

إنترناشيونال
مجلة مختلفة لقارئ مختلف
مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من بيروت شهرياً
وتوزع فى جميع أنحاء العالم
INTERNATIONAL
مصر ليست مكاناً لغسل الأموال
التقلبات الإقتصادية تثير العواصف فى النقل البحرى
تطوير وحماية المنتج المحلى .. هو الحل
نوسكو تنقل أضخم طرد فى مصر
محمد أبو شعيشع رئيس جمارك مصر وثورة الإصلاح ..
والجمارك الإليكترونية على الأبواب
فى الإسكندرية الفن يصنع المعجزات على مر الزمن
انترناشونال تموز / يوليو ٢٠٠٢ - ربيع ثان ١٤٢٣
INTERNATIONAL TAMOOZ / JULY 2002 - RABI II 1423

All girls and boys from 8 to 18 years old

كل البنات

Join The :

إنضم الى :



For more information,
please contact the
Customer Affairs Department
at (++202) 6964394 thru 99,
fax (++202) 6349727,
or e-mail customeraff@egyptair.com.eg

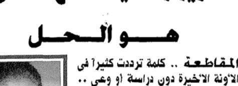
Visit our website www.egyptair.com.eg

لمزيد من التفاصيل
برجاء الإتصال
بإدارة شئون العملاء
تليفون ٦٩٦٤٣٩٤-٩٩ (٢٠٢++)
فاكس ٦٣٤٩٧٢٧ (٢٠٢++)
أو بالبريد الإلكترونى

قم بزيارة موقعنا على الإنترنت



بقلم مستشار التحرير



تطوير وحماية المنتج المحلى .. هو الحل




المقاطعة .. كلمة ترددت كثيراً فى الأونة الأخيرة دون دراسة او وعى .. وعلت الأصوات تنادى بمقاطعة السلع والبضائع والمنتجات الإسرائيلية والأمريكية.

ليس هناك خلاف على ذلك بالنسبة للسلع الإسرائيلية، اما الولايات المتحدة فهناك علاقات تجارية معها لا يمكن الإستغناء عنها حالياً حيث تصدر المنتجات المصرية إلى امريكا، ومن الصعب أن يتحمل المصدرون وقف صادراتهم للأسواق الأمريكية، كما أن مصر تعتمد على القمح والأسلحة الأمريكية فى الوقت الحالى ولا يمكن الإستغناء عنها..

لذا فإن المقاطعة سيكون ضررها اكثر من نفعها .. وإذا كنا حقيقة نريد ان يكون عملنا مؤثراً فالحل هو الاتجاه سريعاً إلى تطوير وحماية المنتج المحلى لتحقيق عائد اكبر من الصادرات والحد من الواردات لدعم الوحدة الإقتصادية العربية والتصدى للتكتلات الإقتصادية العملاقة التى تعمل على إغراق الأسواق العربية بمنتجات تروجها الحملات الإعلامية المضللة ومعظمها منتجات تضر ولا تنفع.

لقد سبق أن أثبتت القمة الثلاثية (مصر والسعودية وسوريا) بإعتبارها مثلث رئيسى للقوة العربية قدرتها على القيام بمسئولياتها بالتعاون مع الدول العربية لمواجهة التحديات الإقتصادية التى تواجهها هذه الدول وذلك عن طريق تكثيف التعاون والتنسيق فيما بينها على الصعيد الإقتصادى وتعاون القيادات العربية لتشجيع توطين الأموال العربية المستثمرة فى الخارج التى تقدر بحوالى ١٤٠٠ مليار دولار وإستثمارها فى البلدان العربية مع تطوير قاعدة علمية وتكنولوجية لتحديث الإبتكارات العربية، وإقامة شبكة من المعلومات والأعمال تربط قطاعات الإقتصاد العربى لتحقيق التنمية المقدامة فى الوطن العربى.

هذا وقد اوصى مجلس إدارة الجمعية العربية لتطوير وحماية المنتج الوطنى بإنشاء صندوق يتم تمويله من عدة مصادر للصرف من حصيلته على دعم ميزانية الأبحاث العلمية، وكذا دعم تصنيع المواد الخام والصادرات بجانب دعم المؤتمرات العلمية والدورات التدريبية والحملات الإعلامية لتطوير التصنيع والمنتج المحلى.

إن الدول العربية بإمكاناتها التى لا تتوفر لمعظم دول العالم يجب أن تنهض بإقتصادها عن طريق التطوير الصناعى والتكنولوجى للحفاظ على مستوى التنافس والحد من الإستيراد بالإكتفاء الذاتى ..

إننا نتمنى أن تغزو صادراتنا أسواق العالم حتى تكون المقاطعة طبيعية بعد الدراسة الواعية ..

عاصم السيد أحمد



اقرأ فى هذا العدد

تقارير

حوارات

اقرأ لهؤلاء

يعتذر الدكتور/ مصطفى عبد العزيز عن تقديم الجزء الخامس من المنظمة البحرية الدولية لأسباب طارئة وسيتم نشره فى عدد (أغسطس) بمشيئة الله

الاشتراك السنوى

الجمهورية اللبنانية ٢٤٠٠٠ ليرة لبنانية ، جمهورية مصر العربية ٥٠ جنيهاً مصرياً ، باقى الدول العربية ودول العالم ٤٠ دولار أمريكى

ثمن بيع النسخة الواحدة

لبنان ٢٠٠٠ ليرة لبنانية – مصر ٣جنيهات مصرية –باقى الدول العربية ٣ دولار أمريكى – للسفن التجارية ٢ دولار أمريكى

انترناشيونال
International

إنترناشيونال

مجلة دورية دولية متخصصة فى النقل البحرى وعلاقته بمنظومات النقل والتجارة والتأمين والسياحة
تصدر بترخيص من وزارة الاعلام اللبنانية
بالقرار رقم ٢٠٤ لسنة ١٩٩٨

مستشار التحرير
ربان عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير و المدير المسؤل
ربان حسان محي الدين شعبان

مشرف التحرير
عبد السلام السيد أحمد

المكاتب والمراسلون

لبنان
المركز الرئيسى ص.ب. ١٤/٦٤٦١ بيروت
هاتف /فاكس ٢٨٣٦ -٣٠-١-٩٦١+
محمول ٩٥٤٥٥٦ -٣-٩٦١+

مصر
اسكندرية ت/ ف ٤٢٧٥١١٧(٠٣)(٢+)
المراسلون: ٥١ شارع فيكتور عمانويل سموحة الدور الرابع شقة ١٩
E-Mail : assem355@hotmail.com
سى جول تليفون ٥٧٤٥٨٥٠ (٠٣) (٢+)
فاكس : ٥٧١٠٥٣٣ (٠٣) (٢+)

السويس
* المراسل : ربان / أحمد بدوى
محمول : (٠١٢٣١٨٤٣٢٠)(٢+)
* المراسل : عبد الرحيم مصطفى
محمول : (٠١٢٤٦١٤٩٢٤)(٢+)

الإسماعيلية
* المراسل: محمد حسين صالح
تليفون :٣٤٦٠٨١ (٠٦٤)(٢+)
E-mail: Fagr1@ hotmail. com.

سوريا
* المراسل : ربان ابراهيم سليم دير عطانى
تليفون وفاكس: ٧١١٩٩٩-٤٣-(٩٦٣)+

السعودية – جدة
تليفون : ٦٣٦٩٩٨٥ -٢- ٩٦٦ +
فاكس : ٦٣٦٩٤٥٩ -٢- ٩٦٦ +

الامارات العربية المتحدة – دبى
* المراسل : شريف صلاح مختار
ص ب ٢٦٨٨٢ دبى – محمول ٦٥١٦٥٢٠(٩٧١+)

الولايات المتحدة الأمريكية
نيويورك
* المراسل : محمد محمود المغازى
٣٨١٩١٨٣- ٧١٨-(١+)

الوكالة المتحدة للشحن والسياحة
بناية الخضرى – كورنيش المزرعة
تليفون : ٢١٥٥٧٨ (٠٣) ٩٦١ +
تليفاكس : ٣١١٦٧٩ (٠١) ٩٦١ +
٣١١٦٨٩ (٠١) ٩٦١ +

دار بلال للطباعة بيروت – لبنان
توزع فى جميع انحاء العالم



شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع
PORT SAID CONTAINERS& CARGO HANDLING CO.

★ مقدمة :

في ظل خطة التطوير التي قامت الشركة بتنفيذها خلال عام ٢٠٠٠/٢٠٠١ تم تحقيق ما يلي :

- إتمام أعمال الحفر لإستقبال البواخر حتى الجيل الخامس .
- تحقيق حجم تداول ٥٥٤٠٠٠ حاوية مكافئة عام ٢٠٠٠/٢٠٠١ مقابل ٤٤٣٠٠٠ حاوية مكافئة عام ١٩٩٩/٢٠٠٠ بنسبة زيادة ٢٧٪ .
- معدل تداول ٢٥ حاوية / ساعة .

★ حقائق على الطبيعة:

- ساحات الحاويات	٤٠٠,٠٠٠ م٢
- الطاقة السنوية للمحطة	٧٠٠,٠٠٠ حاوية مكافئة
- المخزن المشترك LCL	٦٠٠٠ م ٢
- بطاقة تخزينية	٢٥٠ حاوية مكافئة
- حاويات الثلاجة	٣٦٠ وحدة - مصدر كهربى
- طاقة ورشة صيانة الحاويات	٦٠٠ حاوية مكافئة/ شهرياً
- النقل بالقطار	محطة واحدة



★ الميناء الجاف:-

- تم إنشاء الميناء الجاف عام ١٩٩٦ على مساحة ٥٠,٠٠٠ م٢ بمدينة العاشر من رمضان على بعد ٥٠ كم من القاهرة وتعتبر من أكبر المدن الصناعية بجمهورية مصر العربية .
- الميناء مجهز بأحدث المعدات لخدمة المصدرين المصريين ومستخدمي الميناء من جميع أنحاء العالم .
- طاقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة بضائع عامة/ سيارات .
- مساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠م٢ .

★ المعدات :-

- ٣ ونش رصيف عملاق حمولة ٤١ طن .
- ٣ ونش رصيف عملاق (POST PANAMAX) حمولة ٤٠ طن طول ذراع الونش ٤٤,٥ م قادرة على تداول ١٦ صف (ROW) .
- ٢ ونش رصيف متحرك (Mobile Crane) ٨٠,١٠٠ طن .
- ٦ ونش ساحة عملاق .R.T.G .
- ٢٧ ونش ساحة .R.S .
- ٤٧ جرار موانئ بالمقطورة .

★ نظام الحاسب الآلي :-

- إستخدام أحدث التقنيات لإستقبال وإرسال بيانات السفن بنظام EDI وتبادل رسائل BAPLIE, MOVINS,COARRI,CODECO .
- تستخدم أجهزة كمبيوتر محمولة لاسلكيا RDT للسيطرة على عمليات التشغيل .

★ سيتم إضافة عدد ٦ ونش ساحة أرضى فى ديسمبر ٢٠٠٢ وعدد ٨ جرار موانئ بالمقطورات فى يونيه ٢٠٠٣ . أيضا إضافة الونش العملاق السابع (SUPER POSTPANAMAX)



★ نشاط تداول البضائع :-

- الطاقة التخزينية للبضائع الصب ٥٥,٠٠٠ طن .
- معدل التداول ٨٠٠٠ طن/ يومياً .
- تمتلك الشركة ونشين عائمين بمعدل تفريغ ٢٦٠ طن / ساعة للونش الواحد .
- تقوم الشركة بتطوير الطاقة التخزينية للوصول إلى حجم تداول ٨٠,٠٠٠ طن فى مايو المقبل .

تليفون ٠٠٢٠٦٦٢٣٧١٥٢/٠٠٢٠٦٦٢٣٥٨٦٢ .
صندوق بريد : ١٢٣٩ بورسعيد مصر

فاكس: ٠٠٢٠٦٦٢٣٩٣٤٧/٠٠٢٠٦٦٢٧٠٤١٩ .
e-mail:infoapscchc.com

web site:www.pscchc.com

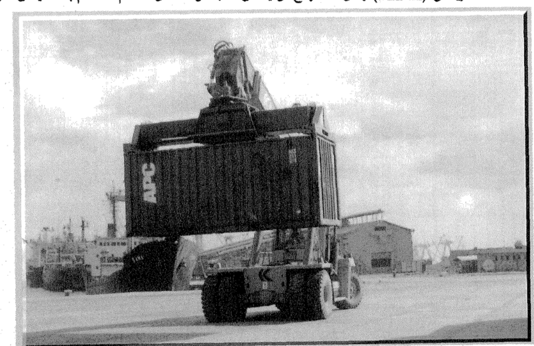


Egyptian Container Handling Co.

الشركة المصرية لتداول الحاويات (ش.م.م)

وهى أول شركة مساهمة مصرية خاصة تم الترخيص لها بمزاولة نشاط تداول الحاويات بجميع أنواعها فى الموانئ المصرية وتمارس نشاطها مبدئيا فى ميناء الأدبية. فهى تقوم بتداول الحاويات بالخط الملاحى العالمى الأمريكى (APL) ومن المتوقع أن يصل حجمها خلال العام القادم بما لا يقل عن (٥٠ ألف) حاوية نمطية.

بدأت الشركة فى ١٩٩٨/٦/١٧ بتداول عدد ١٨٥٠ حاوية مكافئة شهرياً أما الآن فتناول ٣١١٩ حاوية مكافئة شهرياً.



تملك معدات ثقيلة وحديثة لمناولة الحاويات بجميع أنواعها كما تناول وتقدم خدمات تخزين للحاويات المبردة (Reefers) التى بلغت خلال عام ١٩٩٨ حتى تاريخه الى ١٠٠٠ حاوية. كما تملك ساحات للتخزين مساحتها ٣٠٠٠٠ متر فى ميناء الأدبية.



ساهمت الشركة فى تنشيط حركة النقل فيما بين الموانئ المصرية لنقل الحاويات الترانزيت من الأدبية الى الموانئ الأخرى مستخدمه النقل بالقطار وكذلك النقل البرى بالسيارات.

إدارة الشركة بمدينة القاهرة ـ ٥ش فريد من ش الثورة ـ مصر الجديدة
تليفون : ٤- ٠٢/٤١٤١٥٩٠ فاكس : ٠٢/٤١٤١٨٨٥

السويس : ميناء الأدبية
تليفون وفاكس : ٠٦٢/ ٣٦٠٤٤١ - ٠٦٢/٣٦٠٤٤٠

بورسعيد : ٢١ ش الجبرتى
تليفون : ٣٥٢٩٤١ - ٣٥٢٩٤٠ - ٠٦٦/٣٥٢٩٤٢ فاكس : ٠٦٦/٣٥٢٩٤٣

البقاء لله وحده

اللواء بحرى / عاصم السيد أحمد

المحاسب/ رجب حسن رجب

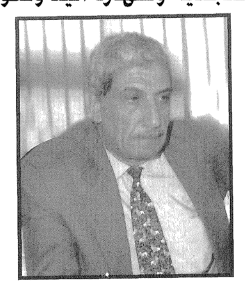
و أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال

وجميع العاملين بها

ينعون بمزيد من الحزن والألم

أخاً غالياً وزميلاً عزيزاً كان نموذجاً للإخلاص والتفانى فى العمل

ومثالاً للجدية وطهارة اليد وتقوى الله



المرحوم بإذن الله

اللواء بحرى متقاعد

أحمد مدحت عبد البارى

الذى فقدته أسرة النقل البحرى المصرى

عزاؤنا فيه رضواناً من الله وعفواً وغفراناً

طيب الله ثراه وألهمنا وأهله الصبر والسلوان

العوامل البشرية فى أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية (١)

الربان / أحمد حنفى
محاضر أول - قسم السلامة البحرية
كلية النقل البحرى والتكنولوجيا - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

في الأعداد السابقة استعرضنا دراسات تتعلق بالسلامة البحرية وبدأنا الحديث عن دراسة أجراها قسم الحوادث البحرية التابع لخفر السواحل بكندا The Marine Casualty Branch of the Canadian Coast Guard **والتي تلخصت في أهمية وجود علاقة جيدة بين أفراد طاقم الممشى (البريدج) أثناء الملاحة والمناورات.**
ثم استعرضنا دراسة أمريكية أجراها المجلس القومي للبحوث والتي تتعلق بالتطقيم الفعال في السفن التجارية الأمريكية Effective Manning of The U.S Merchant Fleet. **ونتابع هنا هذه السلسلة من الدراسات بالتحدث عن دراسة أجراها مجلس البحوث للإتحاد الأوروبي تحت عنوان** Human Factors in the Man/Ship Systems for the European Fleets

العوامل البشرية في أنظمة الفرد/ السفينة للأساطيل الأوروبية

تمهيد:

لقد أظهرت النتائج النهائية والأخيرة للتقييم الذي تم من خلال شركات التأمين بأن من ٦٠ إلى ٨٠٪ من الحوادث التي حدثت بالبحر كانت نتيجة للخطأ البشري. هذه الحقيقة من وجهة نظر الخبراء تلائم تفسير قوانين التأمين. فبالرغم من تقدير البيانات الإحصائية والمتعلقة بالنسبة المئوية للحوادث والمتسبب فيها خطأ الإنسان فإنها مازالت مفزعة وذلك لأن السفن الحديثة والتي يمكن الإعتماد عليها مازالت عرضة لخطأ الإنسان.

ولعدم التحمل للكم الهائل من الحوادث الناتجة عن خطأ الإنسان فإن أنظمة عمل قليلة قد إعتمدت تحليلات قد تمت بخصوص هذه العوامل والتي قد تقود إلى أخطاء الإنسان.

بالرغم من أن هذه الأخطاء من صنع الإنسان فإنه لا يستطيع القول بأن يمكن أن تؤخذ على إعتمادية الطاقم. وعلى العكس فإن التصميم يمكن أن يكون ذو عيب أو يكون هناك عيب في تنظيم العمل أو تقصير في المعلومات وقد تكون المساعدة من المحطات الأرضية غير دقيقة ولكل هذه الإعتبارات الخاصة بهذا الموضوع يجب أن يكون هناك منظور عالمي واحد، ينظر إلى العمل وظروف معيشة الطاقم على ظهر السفينة كما هي معرفة بالنص في المشروع البحثي والمسمى بالـ (Man Ship Interface System). MASIS.

إن الهدف من دراسة هذه المواضيع هو الوقوف على مسببات هذه الأخطاء (عامل الإنسان) لكي يمكن دراستها وإتخاذ السبل لتقليل وقوع أخطاء الإنسان.

الغرض من هذه الدراسة هو:

يجب أن يوضع في الإعتبار بأن السفن التجارية المبحرة في المياة الأوروبية لها مستويات مختلفة من التكنولوجيا وهي تعمل بهيئات مختلفة بقوة القوانين الدولية للدول المختلفة. وهي تختلف أيضاً في مستوى التقنيات الحديثة على إختلاف وظائف السفن وكذا أنشطة عملها. ولذلك فإن ظروف العمل والمعيشة للأطقم العاملة على بعض السفن قد لا تكون بهيئة واحدة، علاوة على إختلاف مستوى تعليم الطاقم وتدريبهم وعددهم وتنظيمهم وكذلك إختلاف أنواع السفن ومالكي السفن وفلسفة إدارة أعمالهم.

بالنظر إلى الظروف المذكورة فإنه من الغير عملي بأن تحصل على صورة كاملة لموقف الأساطيل الأوروبية وأطقمها. ولذلك فإن البحث يتعامل مع النقل البحري ويجب عليه مواجهة التعقيدات العريضة لهذه الأحداث ويمكن تأكيدها بحقيقة نتائج التحقيقات السابقة بوضعها كدلائل للتعامل مع الموضوع بطريقة منطقية.

ولأغراض الدراسة العملية فقد تم تصميم أسئلة تغطي العوامل المؤثرة الهامة.

الربابنة والضباط وطاقم السفينة ومالكي السفن وعمال السفن جميعهم قد تم إدخالهم في نظام الأسئلة وعلى أسس نتائجهم فقد تم التقييم الفني والإقتصادي بمقترح علاجي. وها هي الإجراءات المقترحة والمناسبة لكي تنفذ في هذه المرحلة بالإهتمام الإهتزازات والضوضاء وحركة السفينة وتنظيم العمل ومعيار التدريب وأدوات التدريب ومشاكل اللغة وكذا تسهيلات الإتصالات ومواقع العمل.

ووضع في الإعتبار ثلاثة هيئات هم الهيئة الفنية والهيئة الإقتصادية وهيئة إمكانيات العمل لإتخاذ الأعمال العلاجية. بعد التحليلات العملية للأعمال العلاجية فإن المهمة الأخيرة للخطة تتركز على تقييم التكلفة/العائد للمعايير المقترحة.

أظهرت خطوات الخطة بأن الظروف صعبة وتحليلات التكلفة/العائد لأي معيار مقترح ستكون صعب جداً ما لم يتم التقييم بصورة عامة.

ولهذا السبب فإن المهمة المنوطة بالجهد نحو الإقتراب العملي والأسبقيات والإرتباطات بين المعايير المختلفة وعلم تحليل التكلفة/العائد. أن تحليل عائد التكلفة يؤدي إلى إتخاذ القرار: وهي طريقة عامة لتحديد كل العوامل المؤدية للقرار ووضعها في وحدات مألوفة.

عند الأخذ في الإعتبار النقل البحري ونتائج مشروع وخطة MASIS فإن تقييم التكلفة/العائد يبدو كموضوع مسافة نسبي جداً حيث يعتمد على ظروف عديدة ويحتاج إلى مواصفات مختارة بعناية.

ولهذا السبب فإن طرق تحليل التكلفة/العائد قد تم إعتمادها وخطواتها مذكورة كالتالي:

أ- تعريف الموقف المسند (خط الأساس) ذو أهمية قصوى فالتحليلات يجب أن تعرف لكي تقاس وتحسب لكل من الأنظمة المتطورة والأنظمة الحالية.

ب- التقييم الجيد يجب أن يقارن بين أكثر من حل. إن المشكلة ليست فقط لوضع أفضل حل مقابل الهدف ولكن لتشير إلى التكاليف والعوائد الناتجة من حل معين.

ج-إن المشكلة الأبدية للخطة أنها ذات أهمية عالية من حيث الإقتصاد وإدارة الفكرة فالوقت يؤثر على القيمة الإقتصادية للتكاليف والعوائد كذلك تؤثر على الحرفية والتكنولوچيا القابلة للتطبيق.

د- أغلبية القرارات تعتمد على المخاطرة وذلك غالباً ما تتعامل مع المجهول الغير مؤكد.

جمع البيانات

تشمل عملية جمع البيانات لمهمتين والتي تم تصنيفهم طبقاً لعملية جمع المعلومات وفي الواقع فإن هذه المرحلة من المشروع تختص بالمجهودات المتعلقة بجمع البيانات الفعلية المتعلقة بخصائص كل من السفينة والطاقم. وقد تم جمع البيانات المتكررة عن طريق طرح مجموعتين من الأسئلة لكل من قباطين وملاك الأسطول الأوروبي وقد قسمت الأسئلة سالفة الذكر إلى خمسة أقسام:

القسم الأول: ويتكون من أسئلة عامة عن السفينة وتكوين أفراد الطاقم.

القسم الثاني: ويختص بالأسئلة المتعلقة بالعمل والمعيشة على ظهر السفينة.

القسم الثالث: ويختص بتأهيل وتدريب أفراد الطاقم وكذا التأهيل التخصصي للأفراد.

القسم الرابع: ويختص بالمناوبة والإتصالات لمختلف مراحل عمل السفينة وكذا إعتمادية الإتصالات بين السفينة والبر.

القسم الخامس: ويتعلق بإعتمادية المعدات الفنية للسفينة والمشاكل التي تظهر خلال أعمال الإصلاح والصيانة على ظهر السفينة. تم تحليل البيانات المجمعة بواسطة برنامج إستاتيكي والذي يستخدم عدة أنواع من التقيمات مثل التحليل باستخدام الجداول المتقاطعة وتحليل الاختبار المربع والتحليل العنقودي وقد أمكن بإستخدام الجداول المتقاطعة الربط بين العديد من الأسئلة الخاصة بمناطق مختلفة فمثلاً تم الربط بين الأسئلة الخاصة بحمل والأخرى الخاصة بالمعدات الفنية ..... الخ. وقد تم إستخدام الأختبار التربيعي للتأكد من أن العلاقة بين هذه الأسئلة لم يكن مجرد مصادفه.

ومن الطرق الإستاتيكية الأخرى التي تم إستخدامها هو التحليل العنقودي ويشمل هذا التحليل تصنيف عناصر التحليل إلى مجموعات وتكون عناصر كل مجموعة متشابهة بقدر الإمكان بينما تختلف كل مجموعة عن الأخري بقدر الإمكان. ويهدف التحليل العنقودي إلى إكتشاف التشابه والإختلاف بين العناصر (والتي من المكن أيضاً أن تكون أفراد) مما يمكننا من التنبؤ بتصرفات مجموعة من الأشخاص لها نفس المواصفات وتعتبر عملية تحليل البيانات دعم إضافي للعمل الخاص بالمهام اللاحقة.

تحليل البيانات:-

هذا الجزء من المشروع هو عملية تحليل البيانات في بنك المعلومات وتم تقسيم هذه المرحلة إلى ثلاث مهام الأولى كانت بغرض تحديد التوازن الفعلي للخدمات خلال المراحل المختلفة لعمل السفينة وأيضاً فحص الميول الجديدة بالنظر إلى تكوين الأطقم وتنظيم العمل على سطح السفينة ولتحديد مراحل عمل السفينة تم إختيار رحلة تجارية كاملة والأخذ في الإعتبار التفاصيل الكاملة لكل المراحل.

مراحل العمل:-

أ- تداول البضائع والعمليات التجارية في الميناء.
ب- تجهيزات السفينة للمغادرة والمناورة للخروج إلى ظهر بحر.
جـ- الإبحار في ظهر بحر.
د- تجهيزات السفن ومناورتها للوصول.

وقد أضيفت الأنشطة الآتية:-

أ- الصيانة العادية.
ب- التموين والأعمال الإدارية.

- تطلبت هذه المرحلة من البحث تعاون الشركاء والخبراء في قطاع السفن المنتمين إلى شركات وملاك مختلفين وسفن ذات جنسيات مختلفة وذو مناطق عمل تجارية مختلفة.

وتأتي ضرورة الإتصال بخبراء سفن أوروبية ذات جنسيات مختلفة بسبب ثلاث عوامل رئيسية:-

١- إختلاف مؤهلات الأطقم.
٢- إختلاف مستويات تطقيم السفن.
٣- إختلاف التقاليد.

- وقد تم تحقيق أهداف هذه المرحلة من خلال إستطلاع ومسح مفصل للغاية مباشر على ظهر السفن بغرض تجميع البيانات الفعلية الخاصة بالخدمات.
- وقد أمكن من خلال تحديد خدمات وواجبات الأطقم وتنظيم البيانات المتحصل عليها عمل بنك معلومات قادر على عمل تحليلات متقنة. وتم عمل مثال من خلال مشروع MASIS بتحري دقيق عن السفن الأسبانية والألمانية وخلال هذه الخطوة من المهمة أعتبر تحليل الإتجاهات والميول الجديدة ضروري لسببين:

١- لتحديد فلسفة ملاك السفن في تطقيم سفنهم وأساليب تنظيم العمل على السفن وذلك لإستخدام النتائج في المهام التالية للبحث.
٢- للتحقق من إمكانية إعادة تحديد مرتبات الخدمات-وطبقاً لفلسفة ملاك السفن-وذلك لتطوير نموذج لمرتبات الخدمات من خلال مشروع MASIS.

التقلبات الإقتصادية تثير العواصف فى النقل البحرى العالمى

★ الجزء الأول ★

تمثل منطقة الشرق الاقصى وجنوب شرق آسيا إحدى المناطق الإنتاجية العظمى فى العالم بما تضمه من دول ذات إقتصاديات عملاقة فى حجم اليابان والصين وكوريا وسنغافورة وماليزيا وتايوان والواقع أن الحجم الهائل من البضائع المتولد من التجارة الخارجية قد جعل من موانى هذه الدول موانى كبرى بطاقات وإمكانيات هائلة تستطيع إستيعاب وتداول الحجم الهائل من البضاعة الصادرة والواردة عبر هذه الموانى وتشير الإحصائيات أن أعداد الحاويات المنقولة بين موانى هذه المنطقة فقط فى إطار حركة إعادة الشحن بين الموانى المحورية والموانى الرافدية بلغت ٨ مليون حاوية مكافئة TEU.

بقلم الدكتور/أيمن النحراوى



وبرغم المعدلات العالية للنمو الإقتصادى فى العديد من دول هذه المنطقة إلا أن العديد من الإقتصاديات كانت عرضة للأزمات والتقلبات الإقتصادية الحادة الناشئة عن أزمة البورصات الآسيوية فى أواخر عقد التسعينات من القرن الماضى ، والأزمات النقدية الناشئة عن التقلبات الحادة فى أسعار صرف عملات بعض الدول نتيجة المضاربة المستمرة عليها ، وتعرض إقتصاديات عديدة للآثار السلبية لدورات الركود والكساد العالمى من وقت لآخر ، مما أسبغ على هذه المنطقة نوعاً من عدم الإستقرار الإقتصادى قصير المدى ، الأمر الذى يتطلب من القطاعات الإقتصادية المختلفة سياسة دائمة لمواجهة هذه النوعية من المشكلات ذات الآثار الوبائية . كان سوق النقل بسفن الحاويات فى مقدمة القطاعات الإقتصادية التى حاولت الإستجابة لمثل هذه التغيرات والتطورات التى ولدت آثاراً سلبية تمثلت فى إنخفاض الطلب على خدمات النقل بسفن الحاويات ، وإنهيار ملحوظ فى النوالين فى ظل زيادة عرض خدمة النقل ، ممافرض على العديد من الشركات الملاحية العاملة فى هذا المجال إعادة هيكلة عملياتها التشغيلية بهدف إحداث قدر عال من الترشيد والكفاءة .

١- تطور السياسات البحرية الحكومية لدول الشرق الأقصى وجنوب شرق آسيا خلال عقد التسعينات :

إتسمت السياسات البحرية الحكومية لدول هذه المنطقة خلال التسعينات بالتوجه نحو تخفيف قبضة التدخل التنفيذى المباشر فى رسم سياسات الشركات الملاحية أو فرض توجيهات معينة عليها والإكتفاء برسم خطوط عامة تتحرك هذه الشركات فى إطارها ، حتى تتاح لها حرية أكبر فى الإستجابة لتطورات وتقلبات السوق وإتخاذ التدابير اللازمة لمواجهتها.

ففى ماليزيا قامت هيئة ميناء كلانج بخصخصة محطة الحاويات بها فى أوائل التسعينات ثم خصخصة الخدمات التشغيلية والمساعدة فى الميناء الجنوبى بداية ١٩٩٣ وفى ١٩٩٥ قامت بخصخصة جميع الأنشطة والخدمات فى الميناء الغربى الجديد الذى يعتبر أحدث إمتداد لخطة التوسعات والتطوير فى ميناء كلانج ، وفى ڤيتنام فى منتصف التسعينات قررت الولايات المتحدة رفع المقاطعة التجارية الأمريكية على التجارة الڤيتنامية وهى المقاطعة التى شكلت عبئاً ثقيلاً على الإقتصاد الڤيتنامى ، وعلى أثر هذا القرار أخذت الأمور تتحسن تدريجياً ومع تدفق الإستثمارات وإنتعاش حركة التجارة الخارجية نسبياً أخذت العديد من الخطوط الملاحية للنقل بسفن الحاويات فى التردد على الموانى الڤيتنامية فى هوتشى منه ، وسايجون ، وتان كان ، وسرعان ما إرتبطت هذه الموانى بشبكة النقل الكثيفة للنقل بسفن الحاويات الرافدية فى منطقة جنوب شرق آسيا ، وسارعت الحكومة الڤيتنامية إلى إستثمار هذا التطور الإيجابى بالدخول فى مشروع كبير لإنشاء ميناء رئيسى جديد فى فونج تاو بمشاركة إحدى الشركات السنغافورية العملاقة فى مجال إنشاء وإدارة محطات الحاويات .

فى كوريا الجنوبية قامت الحكومة بإلغاء مرسوم تنظيم الخدمات البحرية القصيرة المدى المسمى "Waiver System" والذى كان يقضى بقصر نقل البضائع والحاويات خلال الرحلات البحرية القصيرة على السفن الرافعة للعلم الكورى ، وبذلك سمح إلغاء هذا المرسوم بدخول منافسين جدد إلى سوق النقل بالحاويات للبضائع الكورية مما ساهم فى دفع المنافسة بين الخطوط الملاحية والإرتقاء بمستوى الخدمات المقدمة ، وخاصة بين ميناء بوسان والموانى اليابانية والإقليمية حول شبه الجزيرة الكورية .

أما عن تايوان ، فإن الأوضاع الإقتصادية هناك شديدة التأثر بالوضع السياسى وخاصة العلاقات مع الصين ، ويعتقد الكثير من خبراء النقل البحرى أن مستقبل ميناء كوشيونج ستحدده إلى درجة كبيرة طبيعة علاقات الصين مع تايوان بإعتباره ميناء محورى للعديد من الخطوط الملاحية وخطوط سفن الحاويات الرافدية من/إلى الموانى الإقليمية وخاصة الصينية ، فى البداية وقبل حدوث إنفراج فى العلاقات السياسية كان التبادل التجارى وتداول البضائع يتم عن طريق ميناء ثالث فى دولة أخرى وهو الأمر الذى لم يجانبه الرشد الإقتصادى وأضاف عبئاً إضافياً على تكلفة النقل ، لكن بحلول منتصف العقد الماضى رحبت السلطات فى تايوان بإتخاذ العديد من الموانى الرافدية فى الصين لميناء كوشيونج كميناء محورى لتجميع نقلياتها من الحاويات . حتى الموانى اليابانية لم تكن بعيدة عن رياح التغيير سواء تلك التى سببتها العوامل الإقتصادية أو المتسببة عن كارثة زلزال مدينة كوبى ١٩٩٥ والتى دمرت أجزاء شاسعة من الميناء مما أجبر العديد من الخطوط الملاحية على إحداث تغيير كبير فى جداول ترداداتها وإبحاراتها من الميناء وإليه وإتخاذ موانئ أخرى فى اليابان للتردد ونقل البضائع ، لكن التكلفة المرتفعة لإستخدام تسهيلات الموانى اليابانية فرضت على العديد من الخطوط الملاحية القيام بعمليات إعادة الشحن فى بوسان وليس فى طوكيو أو يوكوهاما اللتان يتم منهما الشحن المباشر على سفن الحاويات ذات الترددات المباشرة على هاتين الميناءين ، وبدلاً من ذلك يتم تجميع البضائع والنقليات فى الموانى الرافدية فى جنوب اليابان ثم تنقل بسفن الحاويات الرافدية إلى بوسان حيث يتم إعادة شحنها على سفن الحاويات الأم فى طريقها إلى وجهتها النهائية .

٢ -إعادة هيكلة سفن الحاويات الرافدية فى المنطقة :

أخذاً فى الإعتبار للعلاقة التبادلية والتأثيرية بين عناصر شبكات سفن الحاويات الرافدية والتى تضم الميناء الرافدى - الميناء المحورى ، سفينة الحاويات الأم ، فإن الزيادة فى أعداد الحاويات المنقولة والمتداولة عبر الموانى والتى تأتى كإنعكاس قوى لزيادة معدلات النمو الإقتصادى والتبادل التجارى الدولى بين دول هذه المنطقة بعضها البعض أو بين دول هذه المنطقة وغيرها من دول العالم ، يمثل تحديداً لإمكانيات وطاقات التداول والتخزين الخاصة بالحاويات فى هذه الموانى، بحيث يتعين عليها الإستجابة للأعداد الإضافية من الحاويات وإلا تعرضت لمشكلات التكدس وإختناقات الحركة والتداول والتى يتولد عنها إنخفاض معدلات الإنتاجية والكفاءة المتحققة بمحطات الحاويات بهذه الموانى، مما يعنى تأثيراً سلبياً على قدراتها التنافسية وترتيبها فى سلم تفضيل الخطوط الملاحية الكبرى والرافدية للنقل بسفن الحاويات ، وتحولها عنها إلى موانى أخرى بديلة تكون فى وضع تنافسى أفضل بما تقدمه من خدمات لهذه الخطوط ، ومن ثم يتضح السبب وراء الإستجابة السريعة نسبياً من جانب العديد من موانى هذه المنطقة لهذه التطورات بتوجيه قدر كبير من الإستثمارات لتطوير طاقات وإمكانيات هذه الموانئ .

وعلى جانب الشركات الملاحية للنقل بسفن الحاويات الرافدية فإنها إحتاطت لمثل هذه الزيادة فى الطلب على خدمة النقل بالإستئجار والدخول فى إتفاقيات مشاركة فى الخلايا Slot Sharing وإصدار طلبات بناء سفن جديدة .

والله ولى التوفيق

محطات وأخبار

مشروعات إستثمارية فى منطقة الإسماعيلية

أعلن عشرى الجبرونى رئيس المنطقة الحرة العمة بالإسماعيلية موافقة مجلس إدارة المنطقة على إقامة خمسة مشروعات إستثمارية جديدة العام الحالى على مساحة ١٩ ألف متر مربع بإستثمارات تصل إلى ٢٧ مليون دولار، وتسمح بتشغيل ألف عامل مصرى وأجنبى تصل أجورهم إلى ٥١٢ ألف دولار سنوياً، وهى:

- مشروع مصرى إماراتى مشترك لإنتاج وتصنيع الغزل والمنسوجات من القطن المصرى بإستثمارات ٢٥ مليون دولار.
- مشروع صناعى لتجميع محطات تحلية مياه البحر وفلاتر معالجة المياه برأسمال ٥٠٠ ألف دولار.
- مشروع صناعى لتجميع وحدات حقن مواد كيماوية لمعالجة البترول الخام برأسمال ٣٠٠ ألف دولار.
- مشروع صناعى لإنتاج الورق الصحى برأسمال ٥٠٠ ألف دولار.
- مشروع تخزين المحركات الكهربائية وصناديق التروس ومغيرات السرعة وطلمبات رفع المياه وغيرها برأسمال ٥٠٠ ألف دولار.

حركة الانتاج النفطى لدول الخليج

أصدر بنك"إتش إس بى سى" الشرق الأوسط بدبى تقريره الإقتصادى مؤكداً أن إنتاج دول الخليج من النفط مرشح لزيادة ملحوظة قد تؤدى إلى ضخ ما يزيد على ٣٠ مليار دولار إضافية للناتج الأجمالى السنوى للدول الخليجية بحلول عام ٢٠١٠، وأشار التقدير إلى أن الناتج الإجمالى لدول الشرق الأوسط زاد بنسبة ٢٠٠٪ خلال الفترة من ١٩٥٧ إلى ١٩٩٩ ليصل إلى ٥١٥ مليار دولار مقابل ١٧٠ مليار دولار.

تجمع الكوميسا يطلب الخبرة المصرية

زار وفد دول تجمع الكوميسا القاهرة وطلب من الإتحاد العام للغرف التجارية الإستعانة بالخبرة المصرية فى تطبيق قانون المنافسة ومنع الإحتكار وذلك لتطبيقة على التجارة البينية بين دول التجمع، وقد أشار نائب رئيس إتحاد الغرف إلى أن هناك خبرات مصرية يمكن للإتحاد أن يوفرها لدول التجمع للإستفادة منها فى هذا المجال لحين إصدار مصر قانون لتنظيم المنافسة ومنع الإحتكار.

إزالة معوقات الشحن الجوى

تم الإتفاق بين وزارتى الطيران والتجارة الخارجية على إزالة عدد من المعوقات التى تواجه حركة شحن الصادرات على متن الطائرات المصرية لتحقيق الإستغلال الأمثل لإمكانات مصر للطيران فى نقل البضائع للخارج وخاصة بعد فتح أسواق أوروبا أمام المنتجات الزراعية المصرية، وأشار الفريق أحمد شفيق وزير الطيران إلى أنه تم تخطى أزمة معدلات الصادرات المصرية للخارج، وتم الإتفاق بين مصر للطيران والأجهزة المعنية بالتصدير والمصدرين على التيسيرات الجديدة لإستغلال السعة التصديرية بالطائرات المصرية.

الضـريبة على أربـاح سـفن الصـيد المصـرية

بسم الله الرحمن الرحيم

"وما يستوي البحران هذا عذب فرات سائغ شرابه وهذا ملح أجاج ومن كل تأكلون لحماً طرياً وتستخرجون حلية تلبسونها وترى الفلك فيه مواخر لتبتغوا من فضله ولعلكم تشكرون" صدق الله العظيم - سورة فاطر -آية (١٢)

يعيش عشرات الآلاف من المصريين على حرفة صيد الأسماك ، حيث تمتد السواحل المصرية لآلاف الكيلومترات شرقاً وشمالاً على ساحل البحر الأحمر والبحر المتوسط هذا إلى جانب البحيرات المنتشرة في مصر وأهمها بحيرة السد العالي ، حيث تنتشر سفن الصيد في جميع هذه الأماكن من السفن والمراكب والفلايك وتعود لنا بالصيد الوفير من خيرات البحر.

إسماعيل عنانى

باحث فى النظم الضريبية

زميل الجمعية المصرية للمالية العامة والضرائب

وتعتبر الثروة السمكية أحد المصادر الهامة التي تحقق التوازن في أسعار اللحوم الحمراء والدواجن.

وإلى جانب الصيد من المصادر الطبيعية، قام العديد من المستثمرين بإنشاء المزارع السمكية. وهذا أدى أيضاً إلى تحقيق التوازن في أسعار الأسماك بالأسواق ، حيث أن هذه المزارع تحقق أنتاجاً وفيراً يعطي جانباً كبيراً من إحتياجات السوق المحلية.

وفي سبيل تحقيق الأمن الغذائي ، قامت الدولة بتشجيع مشروعات مصايد الأسماك وكذلك مشروعات مراكب الصيد التي يملكها أعضاء الجمعيات التعاونية لصائدي الأسماك وذلك بمنحهم إعفاء مؤقت لمدة عشر سنوات وذلك تشجيعاً لهم في الإستمرار في العمل والإنتاج لصالحهم ولصالح المواطنين بصفة عامة. حيث نصت المادة ٣٦ من القانون ١٨٧ لسنة ١٩٩٣ -قانون الضريبة الموحدة -في البند الثالث على إعفاء أرباح مصايد الأسماك وأرباح مشروعات مراكب الصيد التي يملكها أعضاء الجمعيات التعاونية لصيد الأسماك عن عمليات الصيد لمدة عشر سنوات من تاريخ مزاولة النشاط.

ويلاحظ أن مدة الإعفاء بالقانون الضريبي السابق ١٥٧ لسنة ١٩٨١ كانت خمس سنوات فقط.

ومن نص المادة سالفة الذكر يتضح أن الإعفاء قاصر على :

١) أرباح مصايد الأسماك.

٢) أرباح مشروعات مراكب الصيد التي يملكها أعضاء الجمعيات التعاونية لصائدي الأسماك. وفي غير هاتين الحالتين فإنه لا إعفاء ضريبي لمدة عشر سنوات.

وجدير بالملاحظة أنه بعد مرور فترة الإعفاء-١٠سنوات -فإن أرباح مصايد الأسماك وأرباح مشروعات مراكب الصيد التي يملكها أعضاء الجمعيات التعاونية لصائدي الأسماك تخضع للضريبة.ولقد أصدرت مصلحة الضرائب تعليماتها التنفيذية رقم (٢) لسنة ١٩٩٠ ، ٢٢ لسنة ١٩٩٢ ، ٦٥ لسنة ١٩٩٧ والتي حددت أسس المحاسبة لهذا النشاط، حيث جاء بهذه التعليمات الآتي:

توحيداً لأسس محاسبة نشاط مراكب صيد الأسماك سواء الآلي منها أو القوارب والمراكب الشراعية التي تعمل في البحيرات ونهر النيل وروافده والترع والمصارف المنتشرة على مستوى الجمهورية في الحالات التقديرية الآتية:

اولاً المراكب الآلية:- تحدد عدد سرحات هذه المراكب خلال السنة حسب فئات القوة بالحصان الموضحة فيمابعد ،

القوة بالحصان	عدد السرحات في السنة	عدد الطاولات في السرحة الواحدة	وزن السمك بالطاولة الواحدة
- أقل من ٢٥ حصان.	٧٥	١٠	٢٠ كجم
- من ٢٥ إلى ٥٠ حصانا.	٧٠	١٥	٢٠ كجم
- من ٥١ إلى ٧٥ حصانا.	٦٠	٢٥	٢٠ كجم
- من ٧٦ إلى ١٠٠ حصانا.	٥٠	٣٥	٢٠ كجم
- من ١٠١ إلى ١٥٠ حصانا.	٣٥	٦٠	٢٠ كجم
- من ١٥١ إلى ٢٠٠ حصانا.	٣٠	٧٥	٢٠ كجم

وكذلك الإنتاج للمراكب فى السرحة الواحدة بالطاولة علماً بأن وزن السمك بالطاولة الواحدة ٢٠ كجم

وبالنسبة للمراكب الآلية الأكثر من ٢٠٠ حصان (وهي قليلة نسبياً) يراعى النظر في تحديد انتاجها في ضوء ما هو مقرر للفئة الأكثر من ١٥٠ حصان، وحتى ٢٠٠ حصان. أما المراكب العاملة في منطقة السويس وخليج السويس، فيترك تحديد عدد سرحاتها السنوية للمأمورية في ضوء القرارات المنظمة لفترات الصيد في هذه المنطقة نظراً لطبيعة هذه المنطقة والظروف الخاصة بها.

ثانياً: (أ) المراكب والقوارب الشراعية من الدرجة الثالثة: وهي التي تعمل بنهر النيل وروافده والترع والمصارف يحدد إنتاجها بمعرفة المأمويات المختصة حسب ظروف كل منطقة وعدد أيام العمل بها ٢٥٠ يوماً.

(ب) المراكب من الدرجة الرابعة والخامسة: وهي التي تعمل بالبحيرات يحدد انتاجها بمعرفة المأمورية المختصة حسب ظروف الصيد في كل منطقة، وعدد أيام العمل بها ٢١٠ يوم.

ثالثاً:نسبة مجمل الربح ١٥ ٪ : علي قيمة الإنتاج بالنسبة لجميع أنواع المراكب سواء الآلي منها أو غير الآلي (الشراعي أو القوارب والفلايك) والذي يتم الحصول عليه من المعادلة الآتية:

عدد السرحات في السنة X عدد الطاولات في السرحة X متوسط سعر الكيلو X ٢٠ كجم/طاولة

أما بالنسبة للمراكب والقوارب الشراعية أو الفلايك فتحدد قيمة الإنتاج المباع من خلال المعادلة التالية:

الانتاج اليومي المقرر X عدد أيام العمل X متوسط سعر الكيلو خلال العام.

رابعاً: بالنسبة للمراكب العاملة في بحيرة السد العالي بأسوان:

حيث أن إنتاج المراكب العاملة في هذه المنطقة يتم تسويقه عن طريق شركة مصر أسوان لصيد وتصنيع الأسماك، والشركة المصرية لتسويق الأسماك، لذلك يتم الحصول على معاملات كل مركب من هذه الجهات أو أي جهة أخرى يمكن الحصول منها على حجم المعاملات، بالنسبة لكل ممول، وهي تمثل قيمة الإنتاج بالنسبة لها ويطبق عليها نسبة إجمالي الربح المذكورة بالتعليمات وهي ١٥٪.

خامساً: بالنسبة للمصروفات الإدارية:

روعي في تحديد نسبة الربح كافة مصروفات التشغيل التي تحتمها ظروف ممارسة هذا النشاط، ولذلك تخصم فقط المصروفات الإدارية المناسبة واللازمة للنشاط والتى تخص سنة المحاسبة مثل:

(١) مصروفات استخراج الرخصة.

(٢) مصروفات الاشتراك -إن وجدت - في الاتحاد التعاوني للثروة المائية أو الجمعيات التعاونية لصيد الأسماك.

٣)المصروفات النثرية التي قد تستلزمها ظروف ممارسة هذه النشاط.

٤) أي مصروفات أخرى يقدم عنها مستندات مؤيدة لها ، وتدخل تحت بند المصروفات الإدارية.

كما أصدرت مصلحة الضرائب تعليماتها التنفيذية رقم ٢٢ لسنة ١٩٩٢ أضافت فيها إلى التعليمات رقم ٢ لسنة ١٩٩٠- سالفة الذكر - الآتي:

توجه المصلحة نظر مأمورياتها إلى ضرورة مراعاة الآتي عند المحاسبة في الحالات التقديرية :

١) مراعاة فترات التوقف الإجبارى المحددة بقرارات صادرة من الهيئة العامة لتنمية الثروة السمكية أو غيرها من الجهات الرسمية ذات الإختصاص مثل قوات حرس الحدود أو شرطة المسطحات المائية،ووفقاً للقرارات الصادرة لكل منطقة صيد على حدة، وكذا مراعاة فترات التوقف الأخرى نتيجة النوات الطبيعية التي تتعرض لها بعض مناطق الصيد طبقاً لبيان مصلحة الموانئ والمنائر(التفتيش البحري) أو القوات البحرية بجمهورية مصر العربية، وذلك بعد أن تتحقق منه المأمورية، وتأثير فترات التوقف المذكورة على الإنتاج.

٢) يراعى الاسترشاد بالبيانات المستخرجة من الجهات الرسمية عند تحديد كمية الإنتاج، ونوعه ، والأسعار في كل منطقة صيد عن سنة المحاسبة .

٣) بالنسبة لأسماك التصدير المنتجة من بحيرة البردويل أو غيرها يتم الإسترشاد بالبيانات الموجودة لدى الهيئة العامة لتنمية الثروة السمكية عند تحديد كميات الإنتاج والأسعار. كما صدرت تعليمات المصلحة رقم ٦٥ لسنة ١٩٩٧ والتى أكدت فيه على التعليمات سالفة الذكر رقم ٢ لسنة ١٩٩٠ ، ٢٢ لسنة ١٩٩٢

والله الموفق..



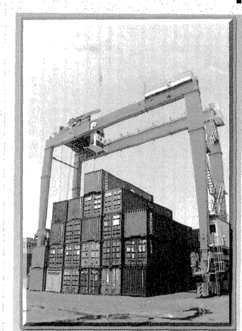


إحدى الشركات التابعة للشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

فى مقابلة مع السيد اللواء مهندس/ فتحى أحمد حسن سرور - رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب .. وبسؤال سيادته عن الجديد من أخبار الشركة .. أفاد سيادته بالآتى:

تجهيز محطة الدخيلة بعد إنتهاء المرحلة الثانية

أصبح طول رصيف محطة حاويات الدخيلة ١٠٤٠ متر بعد أن كان ٤٨٠ متر مما كان يزيد فترات الإنتظار ومحدودية المناورة بالأرصفة وهو الآن يدعم وضع محطة حاويات الدخيلة على خريطة نشاط الحاويات على المستوى الإقليمى فى شرق البحر المتوسط.



وقد وصل بالفعل عدد ٢ ونش رصيف عملاق من واحدة من أكبر الشركات العالمية (شركة نول الألمانية) وتم تركيبها فى محطة الدخيلة وهو ما يعطينا فرصة لتكون لدينا طاقات جديدة يمكن إستغلالها فى الأنشطة المتعددة لتداول الحاويات وخاصة الترانزيت والحصول على جزء منه فى شرق البحر المتوسط.

الإهتمام برفع المهارات والكفاءات والتدريب

يتطلب إعداد المرحلة الثانية من محطة الدخيلة الإعداد الجيد للعمالة الماهرة من خلال برامج تدريبية متقدمة ونحن متعاقدون مع معهد تدريب الموانى التابع لأكاديمية النقل البحرى بإمكانياته الضخمة وفى مقدمتها محاكى التدريب الكبير على قيادة الأوناش العملاقة .. وعلى محور آخر فنحن نحاول الإستفادة من العمالة بتدريبها على أنشطة متعددة تمكن العامل من مزاولة أكثر من نشاط وهو ما يتيح مرونة كبيرة فى إستخدام وتدوير العمالة وهو ما ينعكس على رفع الكفاءة الفنية والإنتاجية وتعدد المهارات وهذا يدعم هدفنا فى أن تكون لدينا القدرة على التغيير المستمر وإعادة توظيف الإمكانيات ومواكبة ظروف السوق.

التخطيط لزيادة الإنتاج:

أوضح اللواء / فتحى سرور أنه رغم وجود نوع من الإنكماش فى الإستيراد إلا أن الشركة قد تعدت الإنتاج المستهدف فقد حققت أكثر من نصف مليون حاوية للعام الثالث على التوالى.

وتسعى الشركة بعد الإنتهاء من تجهيز المرحلة الثانية من محطة الدخيلة إلى زيادة المستهدف فى الإنتاج وتحقيقه بإذن الله وبما يدعم الإقتصاد القومى.



اللواء مهندس/ فتحى أحمد حسن سرور

نعد أنفسنا لتغيير شهادة الجودة بالإصدار الأحدث:

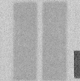
وفى مجال توكيد الجودة فإن الشركة هى أولى شركات الحاويات التى حصلت على شهادة الأيزو ٩٠٠٢ لسنة ١٩٩٤ ويجرى العمل حالياً وإعداد الشركة للمراجعة وفقاً للمواصفة ٩٠٠٢ لسنة ٢٠٠٠ والذى يشترط الإفصاح عن سياسات العمل للأنشطة المختلفة.

وفى مجال الخدمات الإجتماعية والرياضية فإن الشركة ترعى العاملين ببرامج خدمية متعددة فى المجالات الصحية والإجتماعية .. هذا وقد حقق الرياضيون بالشركة إنجازات كبيرة فى دورى الشركات وعلى مستوى الجمهورية وخاصة فى تنس الطاولة والسلة.



محطة حاويات الإسكندرية
رصيف ٤٩/ ٥٤ ميناء الاسكندرية صندوق بريد الجمرك / الاسكندرية ج.م.ع
تليفون : ٤٨٠٤١١١ - ٤٨٨٠٩٢٠ - ٤٨٧٥٠٨٥ - (٠٣)٤٨٧٧٩٤٩
تلكس : 54566 A.C.H.UN فاكس : (٠٣)٤٨٦٢١٢٤
http:\\aa.aast.egnet\alex

محطة حاويات الدخيلة
رصيف ٩٦ ميناء الدخيلة صندوق بريد الدخيلة / الاسكندرية ج.م.ع
تليفون :٣٠٨٢١٦٩ / ٣٠٨٢١٣٥ / ٣٠٨٤٥٨٨ / (٠٣)٣٠٨١٢٤٩
تلكس : 55472A.C.H-UN فاكس: (٠٣)٣٠٨٥٠٥٢
e-mail:alexcont@mrcc-aast.edu



Barwil Egytrans





SERVING ALL OVER THE WORLD



中海集装箱运输有限公司

CHINA SHIPPING CONTAINER LINES CO., LTD.

FAR EAST & SOUTH EAST ASIA & USA EAST COAST

MARIFRET

COMPAGNIE MARITIME

EAST AFRICA & WEST AFRICA

SEAMATES

U.S.A & CANADA

BULCON

NAVIGATION MARITIME BULGARE, VARNA



Certificate of Approval

Awarded to

BARWIL EGYTRANS SHIPPING AGENCIES

Bureau Veritas Quality International certify that the Quality Management System of the above supplier has been assessed and found to be in accordance with the requirements of the quality standards detailed below

QUALITY STANDARDS

ISO 9002:1994

SCOPE OF SUPPLY

PROVISION OF SHIPPING AGENCY SERVICES & RELATED ACTIVITIES

Original approval date: 19/12/2000

Subject to the continued satisfactory operation of the supplier's Quality Management System, this Certificate is valid for a period of three years from:

19/12/2000

Date: 05/01/2001

UKAS QUALITY MANAGEMENT

008

Certificate No: 76816

The use of Accreditation Mark indicates accreditation in respect of those activities covered by the accreditation certificate number 008

ALEXANDRIA HEAD OFFICE & BRANCH

19.EL PHARANA STREET
EL SHALALAT
ALEXANDRIA - EGYPT

TEL: 20-3-4843510
FAX:20-3-4869555
TLX:55741 BARGY UN

Barwil Egytrans

يسـر

الشـركـة القـابضـة للتجـارة

أن تعلن عن إتاحة عدد من الفرص الإستثمارية

للمصدرين ورجال الأعمال

وذلك ببيع محطات النيل والوادى ومواقع إسكندرية للتبريد بالإسكندرية والقاهرة والمحافظات وذلك بالمظاريف المغلقة

أولاً: محطات النيل والوادى وإسكندرية للتبريد بالإسكندرية والمحافظات بالإضافة إلى وجود مساحات تخزينية بأسعار مناسبة.

ثانياً: الأصول المنقولة من شركة إسكندرية للتبريد:

(أراضى -مصانع ثلج وثلاجات-منافذ بيع-موقع الجلاء -مصنع ثلاجة إمبابة والجيزة-ثلاجة الهرم-أرض العدوية بالقاهرة-ثلاجة ههيا شرقية-ومحطات الملاحة الجديدة والقديمة والبصل بالقبارى بالإسكندرية وموالح دمنهور وقويسنا-محطة كمشيش منوفية وبنى سويف)

هذا بالإضافة إلى وجود بعض المنافذ والمحلات والثلاجات تباع على حالتها بالجدك فى بورسعيد والقاهرة والسويس ودمنهور والمنيا والفيوم والزقازيق وبنها وطنطا والسويس بعد موافقة الجهة المالكة.

وتقدم العروض مصحوبة بتأمين جدية وطلب شراء فقط للعرض على اللجنة.

وتطلب كراسة الشروط من مقر المشروع بالإسكندرية
٦ شارع أديب/ المنشية-إسكندرية أو القاهرة ٣٢ شارع الجلاء
ت: ٤٨٤٦٨٣٣ / ٠٣ - ٤٨٦٥٥١٥ / ٠٣
وذلك نظير مبلغ ١٠٠ جنية للكراسة وترسل العروض
باسم السيد الدكتور / المشرف العام لمحطات النيل والوادى وإسكندرية للتبريد
٦ شارع أديب - الإسكندرية

مع إستمرار تسلم المظاريف كل يوم إثنين من كل إسبوع بمقر المشروع أما بالنسبة لعملية البيع بالجدك فيتم تقديم العروض بتأمين جدية شراء فقط.

مع تحيات **الشركة القابضة للتجارة**

مصر ليست مكاناً لغسل الأموال

إن جريمة غسل الأموال لم تكن وليدة اليوم ولكن يرجع تاريخها إلى أجيال قديمة حتى أصبحت الآن ظاهرة عالمية لإفساد الكيانات الإقتصادية والمؤسسات المالية والتجارية والمشروعة. والتأثير على كل مستويات المجتمع..

إن رؤوس أموال المنظمات الإجرامية الغير شرعية لا تحقق تنمية إقتصادية حقيقية لأن هذه المنظمات لا يهمها الجدوى الإقتصادية للإستثمار بقدر الإهتمام بإعادة تدوير تلك الأموال مما يشكل خطراً كبيراً على مناخ الإستثمار الدولى . لذا فقد إتجه المجتمع الدولى منذ زمن لمواجهة هذه الظاهرة الإجرامية لما تشكله من خطورة على الإقتصاد العالمى . وما يتبع ذلك من إشكاليات قانونية وإقتصادية وإجتماعية وأمنية معقدة. وتفاديا للآثار السلبية على المتغيرات الإقتصادية التى تؤثر على برامج التنمية الإقتصادية والإجتماعية تم إتخاذ مجموعة من التدابير على المستوى الدولى لإيجاد شبكة تضمن سرعة تبادل المعلومات حول الصفقات والنشاطات المشبوهة. وسن التشريعات اللازمة لملاحقة الأموال القذرة وتجريم عمليات غسل الأموال بإعتبارها عمليات غير مشروعة يعاقب عليها القانون لأنها تمثل رأسمال غير ناتج عن عمل مشروع. وإستثمار يتسبب فى زيادة معدلات التضخم والتأثير على سعر الصرف وتفشى ظاهرة الإقتصاد الخفى مما يؤدى إلى هدم مبدأ الوضوح والشفافية. إن معظم دول العالم تسمح لعملاء البنوك بسحب مبلغ فى حدود من ٥آلاف إلى ٢٠آلف دولار. وفى حالة زيادة المبلغ المسحوب يسأل البنك العميل عن سبب ذلك . وفى حالة تكرار السحب يتم وضع الحساب تحت الملاحظة.

بقلم
عبد السلام السيد أحمد

جرائم غسل الأموال

تتمثل جرائم غسل الأموال فى زراعة أو تصنيع المواد المخدرة والإتجار فيها على المستوى الدولى، أو إختطاف وسائل النقل،وخطف وإحتجاز الأشخاص، وجرائم الإرهاب، وإستيراد الأسلحة والذخائر والمفرقعات والإتجار فيها بدون ترخيص، وشبكات الدعارة الدولية، هذا علاوة على الجرائم المنظمة وعصابات المافيا التى أمتد نشاطها من دولة واحدة ليتجاوز حدود كل الدول.

أساليب غسل الأموال

تنحصرعملية غسل الأموال فى إنتقال رؤوس الأموال الناتجة عن الأعمال غير المشروعة من الدول التى تتمتع بالسياسات الإقتصادية الجيدة ومعدلات العائد المرتفع إلى الدول الفقيرة إقتصادياً وذلك بغرض تغيير صفة هذه الأموال وإعادة إستثمارها فى مجالات إستثمارية شرعية لتأخذ صفة المصدر المشروع.

وأحدث الحيل لعمليات غسيل الأموال التى ظهرت خلال العشرين عاماً الماضية هى تأسيس شركات المواجهة التى تستخدم كستار خارجى للأنشطة المالية المشبوهة والأسماء المستعارة وسرية الحسابات البنكية وغيرها من الوسائل المستحدثة لتضليل كل من يحاول تتبع التحركات المالية، ويساعد على ذلك الإقتصاد الدولى الذى يتيح إنتقال رؤوس الأموال بسهولة عبر دول العالم.

الجهود الدولية لمكافحة غسل الأموال

لقد صدرت التشريعات لمواجهة عمليات غسل الأموال بإعتبارها عمليات غير مشروعة وكان للمؤسسات المالية دور هام فى التصدى لهذه العمليات وتتمثل الجهود الدولية التى بذلت فى مكافحة غسل الأموال فى :-

* إتفاقية منظمة الأمم المتحدة لمكافحة الإتجاه غير المشروع فى المخدرات (فيينا ١٩٨٨) .

* إعلان بازل عام ١٩٨٨ الخاص بمنع الإستخدام الإجرامى للجهاز المصرفى لأغراض غسل الأموال .

* وضعت الهيئة التى أطلق عليها إسم " قوة العمليات المالية FATF " عام ١٩٨٩ ميثاقاً يضم ٤٠ توصية تغطى جوانب هذه الظاهرة وتحكم مكافحة غسيل الأموال، وتطالب الدول بإتخاذ الإجراءات الضرورية بما فيها إصدار التشريع اللازم لمواجهة هذه الظاهرة، وضرورة التعاون بين جميع الأطراف لمواجهة تلك الجرائم الدولية.

* توصية مجلس الأمن الصادرة فى عام ٢٠٠١ تحت رقم ١٣٧٣ التى تدعو المؤسسات المالية فى كافة الدول لمراقبة العمليات المشتبه فى أنها تجرى لتمويل الإرهاب.

موقف مصر من جرائم غسل الأموال

إن مصر لم تكن فى يوم من الأيام مكاناً لغسيل الأموال ولكن بالرغم من ذلك فقد أدرجتها لجنة العمل المالى لغسيل الأموال " FATF" العام الماضى ضمن الدول الغير متعاونة فى مكافحة هذه الجريمة، ومنحتها مهلة لتعديل أوضاعها حتى يناير الماضى، ثم مدت هذه المهلة بسبب أحداث سبتمبر وما يتبعها من إتهام البنوك بتمويل الإرهاب ثم عادت ومدت هذه المهلة حتى يونيو الماضى موعد إجتماع اللجنة الدولية.

إن مصر لديها من القوانين والتشريعات ما يجرم كافة الجرائم الإقتصادية التى ينتج عنها مال قذر، كما أن لديها من الأجهزة الرقابية المالية ما يحافظ على أمن مصر الإقتصادى والمالى، ولذا فهى تتمتع بسمعة طيبة إقتصادياً على المستوى الدولى وتثق المؤسسات الدولية فى إقتصادها .

ولكن بالرغم من كل ذلك فقد تجاويت مصر مع الجهود الدولية والإقليمية أضرار بالغة على الإقتصاد الوطنى، وتأثيرها بالسلب على إستقرار أسواق المال الدولية، وإنهيار الأسواق الرسمية التى تعتبر حجر الزاوية فى بناء إقتصاديات العالم.

مشروع القانون المصرى: قام خبراء من وزارة العدل بإعداد مشروع قانون مكافحة غسيل وتمت صياغته ونوقش فى مجلس الوزراء واللجنة الإقتصادية بالحزب الوطنى. وذلك حتى لا تتعرض بنوك مصر لعقوبات دولية من أهمها صعوبة فتح الإعتمادات فى البنوك الخارجية أو التعامل مع المؤسسات المالية وإتخاذ موقف دولى ضد المؤسسات المصرية مما يؤدى إلى شل حركة الإقتصاد المصرى، وإبعاده عن الإقتصاد العالمى، ويحدد هذا المشروع موقف مصر ومصداقيتها، وإضفاء الثقة فى مؤسساتها المالية، والحفاظ على سمعتها عالمياً من الجانب الإقتصادى. هذا علاوة على أنه يعتبر جزء من مجموعة الإجراءات المطلوبة فى إتفاقية الشراكة المصرية الأوروبية.

وقد روعى فى هذا المشروع تحقيق التوازن للمعادلة الإقتصادية الصعبة بين مقتضيات التنمية وتهيئة المناخ المناسب لجذب الإستثمارات المحلية والأجنبية وبين متطلبات القضاء على الجريمة الإقتصادية المنظمة وحماية الإقتصاد المصرى من أضرارها .

واكد الدكتور عاطف عبيد رئيس مجلس الوزراء ان قانون مكافحة غسيل الأموال يحرص على عدم المساس بالحرية المطلقة لأصحاب الأموال فى الإيداع او السحب او التمويل من البنوك وانه سيتم إنشاء آلية للتنسيق بين الجهات المختلفة المعينة بمكافحة غسل الأموال تتبع البنك المركزى واشار رئيس الوزراء إلى انه فى ظل تدويل الإقتصاد العالمى ونمو فعالية أسواق المال الدولية اصبح من السهل إنتقال رؤوس الأموال عبر الدول مما ادى إلى تنافس حركة الجريمة الإقتصادية المنظمة وتزايد حركة تداول أموال المنظمات الإجرامية على المستوى الدولى والمحلى بهدف تغيير صفة الأموال التى تم الحصول عليها بطرق غير مشروعة وإعادة تدويرها فى مجالات وقنوات إستثمار شرعية لتبدو كما لو كانت قد تولدت من مصدر مشروع.

وحدة الإستعلام المالى: يصاحب إصدار قانون جرائم غسل الأموال المصرى تأسيس وحدة الإستعلام المالى التى ستلحق بالبنك المركزى المصرى لتقوم بمهام تبادل المعلومات والتنسيق والمتابعة بين الأجهزة تنفيذاً للقانون ولمنع التعامل مع مجهولين أو حسابات مجهولة المصدر بجانب رفض دخول أموال قذرة فى دورة النشاط الإقتصادى هذا مع الحفاظ على عدم تعارض قانون سرية الحسابات الذى يتعامل مع الأموال النظيفة مع قانون مكافحة غسل الأموال الذى يتعامل مع الأموال القذرة.

كلمة اخيرة

لقد إستفحلت جرائم غسل الأموال بدرجة كبيرة فى ظل العولمة والتعامل عبر الأجهزة الالكترونية والبطاقات الإئتمانية والبنوك المصرفية المشبوهة غير الخاضعة للرقابة المصرفية وقد قدر تقرير الأمم المتحدة حجم هذه الأموال عام ٩٨ بحوالى خمسة آلاف مليار دولار.

وبالرغم من الجهود الدولية التى تبذل للحد من إنتشار هذه الجرائم إلا انه مازالت هناك رؤوس اموال مصدرها الأنشطة الإجرامية تجوب العالم ذهاباً وإياباً عبر البنوك المصرفية المشبوهة التى تتواجد فى العالم المسمى بالجنة المالية والذى يتمثل فى جزر قبرص ومالطا وجبل طارق حلقة الوصل بين اوروبا وآفريقيا وجزر المحيط الهادئ التى تربط آسيا بالساحل الغربى لأمريكا وجزر الأنتيل التى تعتبر الطريق بين الولايات المتحدة الأمريكية وأمريكا اللاتينية ..

فهل سيأتى اليوم الذى تختفى فيه هذه الجرائم التى تؤثر سلباً على الإستقرار الإقتصادى العالمى وبالتالى على اسواق المال فى العالم ..

والله اعلم..



تعتبر الموازنة العامة للدولة من أهم وأخطر العناصر والأمور المالية والإقتصادية نظراً لما تحويه من سياسات واستراتيجيات تعكس إلى حد بعيد توجهات الدولة المالية والإقتصادية على وجه العموم. لذلك رأت هيئة التحرير بالمجلة أن تقدم لقراءها الأعزاء وهم غالباً من الصفوة المتخصصة في الإقتصاد بكافة فروعه صورة من قريب عن أهم ما جاء بالتقرير من أرقام عاكسة أحياناً وفاضحة أحياناً أخرى

إنترناشـــيونال

تعرض التقرير لمحاور ثلاثة هي:

أولاً: أعباء الموازنة. **ثانياً: الموارد المتاحة للإنفاق على أعباء الموازنة.** **ثالثاً: عجز الموازنة.**

أولاً أعباء الموازنة

جدول ١

نصيب القطاعات من الإنفاق العام فى مشروع موازنة ٢٠٠٢ / ٢٠٠٣

القطاعات	الاجور	النفقات والتحويلات الجارية	الإستثمارات	التحويلات الرإسمالية	نصيب القطاع من إجمالي الإنفاق العام	
					قيمة	%
الزراعة والرى	١٩٦٤,٢	٦١٩,٧	٣٩٧١,٤	٢٥٤,٤	٦٨٠٩,٧	٤,٨ %
الصناعة والبترول والتعدين	٨٣,٢	٨,٥	٤٥٥,٧	٤٠٤	٥٥١,٨	٠,٤ %
الكهرباء والطاقة	١٠٧,٩	١٣,٢	١٣٢,٧		٢٥٣,٣	٠,٢ %
النقل والمواصلات	٢٦٧,١	٤٣٢,٢	٩٤٥,٧	١٦,٤	١٦٦١,٤	١,٢ %
التجارة والتموين	٢٦٦,١	١١,٩	٣١,٧		٣٠٩,٧	٠,٢ %
المال والإقتصاد	١٢٤٣,٥	١٤٩,٧	٩١,١	٠,٨	١٤٨٥,١	١,٠ %
الإسكان والتشييد	٤٠٦,٩	١٢١,٥	٤٩٦٠	٢٥٠,٨	٥٧٣٩,٢	٤,١ %
الخدمات الصحية والدينية	٢٩٧٩,٩	٢١٩٠	١٦٦٧,٣	٧,٩	٦٨٤٥,١	٤,٨ %
التعليم والبحوث	١٦٢٠٢,٢	٣٥٢٧,٧	٣٨٤٩,٥	٥٦	٢٣٦٣٥,٤	١٦,٧ %
الثقافة والإعلام	٣٩٥	٥٢٤,٦	٢٧٥,٦	٧,٤	١٢٠٢,٦	٠,٨ %
السياحة	٣١,٧	٢٠,٤	٢٠٧		٢٥٩,١	٠,٢ %
الدفاع والأمن والعدالة	٤٣٦٧,٣	١٣٦٨١,١	٩٢٠	٦٦,٩	١٩٠٣٥,٣	١٣,٤ %
الخدمات الرئاسية	٧٣٣	٩٨٠,٨	٧٢٨,١	١١,٧	٢٤٥٣,٦	١,٧ %
التأمينات والشئون الإجتماعية	٣٦٣,١	٣٦٣,٢	٨١,٢	١,٢	٨٠٨,٧	٠,٦ %
الأقسام العامة	٣٦٠٨,٩	٤٩٢ش٣٩		١٣٨٠٧	٦٦٦٥٤,٩	٤٧,١ %
الدواوين العامة للمحليات	١٧٣٠,٨	١٠٥١,٦	٩٧١,٣	١٨٧,٨	٣٩٤١,٥	٢,٨ %
الإجمالى	٣٤٧٥٠,٨	٧٢٩٣٥,١	١٩٢٨٧,٨	١٤٦٧٢,٧	١٤١٦٤٦,٤	١٠٠,٠ %

جدول ٢

أعبــاء الموازنــة

	مشروع موازنة ٢٠٠٢ / ٢٠٠٣	موازنة ٢٠٠١ / ٢٠٠٢	فعلى ٢٠٠٠ / ٢٠٠١	فعلى ٩٩ / ٢٠٠٠
الأجور	٣٤٧٥٠,٨	٣١٨٦٩,٥	٢٨٠٦٦,٥	٢٥١٨٠,٠
مساهمة الخزانة فى أعباء المعاشات	١١٥٥٢,٠	١٠٢٦٧,٠	٨٢٩١,٠	٦٤٦٧,١
الدعم	٦٧٠٠,٠	٦١٥٠,٠	٤٩٢٩,٦	٥٠٢٣,٩
تمويل عجز الهيئات الإقتصادية	٣٠٠٠,٠	٢٦٥٦,٠	٢٣٥٠,٧	٣٣١١,٠
الإستثمارات العامة	١٩٢٨٧,٨	١٥٢٦٧,١	١٨٠٩٩,٨	١٩٧٠٦,٧
المستحقات الإستثمارية	-	-	٤٦٤٨,٩	٤٠١٤,٣
مستلزمات التشغيل والصيانة	٤٤٨٠,٧	٤٢١٠,٠	٩٥٧٨,٥	٦٥٥٢,١
خدمات الدفاع والأمن والخدمات الثقافية والإجتماعية وغيرها	٢٣٦٧٥,١	٢٢٤٨٣,٢	١٩٧٣٢,٠	١٧٦٠٤,٢
فوائد وأقساط الدين المحلى	٣٣٠٠٠,٠	٢٩١٩٠,٠	٢٠٠٦٨,٨	٢٠٨٩٧,٦
فوائد وأقساط الدين الخارجى	٥٢٠٠,٠	٤٧٦٠,٠	٣٧٣٤,٤	٣٤٢٩,٠
الإجمالى	١٤١٦٤٦,٤	١٢٦٨٥٢,٨	١١٩٥٠,٢	١١٢١٨٥,٩

جدول ٣

توزيع الإستثمارات الحكومية على القطاعات فى مشروع موازنة ٢٠٠٢ / ٢٠٠٣

القيمة بالمليون جنيه

القطاع	جملة	نصيب القطاع من الإستثمارات %
الإسكان والتشييد	٤٩٦٠,٠	٢٥,٧ %
الزراعة والري	٣٩٧١,٤	٢٠,٦ %
التعليم والبحوث	٣٨٤٩,٥	٢٠,٠ %
الخدمات الصحية والدينية	١٦٦٧,٣	٨,٦ %
دواوين المحليات	٩٧١,٣	٥,٠ %
النقل والإتصالات والمعلومات	٩٤٥,٧	٤,٩ %
الدفاع والأمن والعدالة	٩٢٠,٠	٤,٨ %
باقى قطاعات الموازنة	٢٠٠٢,٦	١٠,٤ %
الإجمالى	١٩٢٨٧,٨	١٠٠٪

جدول ٤

تطور الدين العام المحلى خلال الفترة ١٩٩٣ - ٢٠٠١

القيمة بالمليار جنيه

التاريـخ	القيمة
٣٠ / ٦ / ٩٣	٨٤,٠
٣٠ / ٦ / ٩٤	٩٢,١
٣٠ / ٦ / ٩٥	١٠٤,٠
٣٠ / ٦ / ٩٦	١١٤,٧
٣٠ / ٦ / ٩٧	١٢٥,٥
٣٠ / ٦ / ٩٨	١٣٦,٧
٣٠ / ٦ / ٩٩	١٤٧,١
٣٠ / ٦ / ٢٠٠٠	١٦٤,٣
٣٠ / ٦ / ٢٠٠١	١٩٤,٨

جدول ٥

الاقساط المستحقة للدين الخارجى المتوسط والطويل الأجل موزعة على آجال الاستحقاق وفقاً للمركز المالى فى ٣٠ / ٩ / ٢٠٠١

القيمة بالمليون دولار أمريكي

التاريـــخ	القيمـــة
٢٠٠١ / ٢٠٠٢	٩٦٧,٢
٢٠٠٢ / ٢٠٠٣	١٢٧٩,٧
٢٠٠٣ / ٢٠٠٤	١١٧٨,٦
٢٠٠٤ / ٢٠٠٥	١٢٠٠,٢
٢٠٠٥ / ٢٠٠٦	١٢١٣,٢
٢٠٠٦ / ٢٠٠٧	١٧٢٥,٢*
٢٠٠٧ / ٢٠٠٨	١٢٢٨,٣
٢٠٠٨ / ٢٠٠٩	١٢٩١,٦
٢٠٠٩ / ٢٠١٠	١٢٨٥,٦
ما بعد ٢٠٠٩ / ٢٠١٠	١٤٥١١,٣**
الإجمالـــى	٢٥٨٨٠,٩

* تتضمن ٥٠٠ مليون دولار أمريكى تمثل القيمة الأسمية للسندات السيادية المصرية التى تستحق فى ١١ / ٧ / ٢٠٠٦ .

** تتضمن ١٠٠٠ مليون دولار أمريكى تمثل الأسمية للسندات السيادية المصرية التى تستحق فى ١١ / ٧ / ٢٠١١ .

جدول ٦
الإيرادات والموارد المتاحة للإنفاق على أعباء الموازنة

	مشروع موازنة ٢٠٠٢ / ٢٠٠٣	موازنة ٢٠٠١ / ٢٠٠٢	فعلي ٢٠٠٠ / ٢٠٠١	فعلي ٩٩ / ٢٠٠٠
الموارد السيادية				
الضرائب المباشرة	٣١٠٤٤,٧	٢٩٤٢٠,٠	٢٣٤٢٨,١	٢٢٢٩,٩
ضرائب المبيعات والخدمات	٢٠٦٥٨,٠	١٩٨٦٥,٠	١٦٥٢٤,٦	١٦٥١٥,٠
الجمارك	١٣٨٨٨,٢	١٣٧٧٥,٠	٩١٨٣,٨	٩٢٩٤,٦
رسوم تنمية الموارد والإتاوات وغيرها	٦٥٦٤,٤	٦٠٢٢,٠	٣٢٢٢,١	٣٦١٧,٢
إجمالي الموارد السيادية	٧٢١٥٥,٣	٦٩٠٨٢,٠	٥٢٣٥٨,٦	٥١٦٥٦,٧
الموارد الجارية				
فوائض الهيئات الإقتصادية	٩٢٤٧,١	٩٠٩٧,٩	٤٥١١,٩	٤٧٧٩,٧
فوائض الشركات والبنوك	٧٢٠٠,٠	٧٤٠٠,٠	٦١٠٧,٧	٥١٨٩,٣
إيرادات الخدمات والمحليات والنشاط الجاري وغيرها	٩٠٠٢,٢	٨٧٢٧,٩	٩٣٥٨,٥	٨٩٦٥,٥
إجمالي الموارد الجارية	٢٥٤٤٩,٣	٢٥٢٢٥,٨	١٩٩٧٨,١	١٨٩٣٤,٥
الموارد الرأسمالية				
حصيلة الخصخصة	٥٠٠٠,٠	٥٠٠٠,٠	٤٩٨,٠	١٩٨٠,٣
التمويل الذاتي *	٤٩٧٢,٥	٣١٧٥,٣	٤٩٦٤,٧	٤٢٧٣,٩
إيرادات تحويلية رأسمالية **	١٣٩١,٥	١٤١٦,٩	١٠١٤,٧	٩٢٧,٩
قروض بنك الإستثمار القومي	١٣٩٨٨,٠	١٢٣٩٥,٦	١٤١٣٣,١	١٣٥٥٦,٥
قروض وتسهيلات المحلية والخارجية الأخرى ***	١٤٧٤,٠	٩٧٧,٣	٥٨٠٧,٤	٦٩١٥,٦ ١٤٧٤,٠
إجمالي الموارد الرأسمالية	٢٦٨٢٦,٠	٢٢٩٦٥,١	٢٦٤١٧,٩	٢٧٦٥٤,٢
إجمالي الموارد العامة	١٢٤٤٣٠,٦	١١٧٢٧٢,٩	٩٨٧٥٤,٦	٩٨٢٤٥,٦

* التمويل الذاتي يشمل المتاح من الاحتياطات والمخصصات ومبيعات الأراضي والأصول والمبيعات من المخازن وغير ذلك.

** الإيرادات التحويلية الرأسمالية تشمل المحصل من أقساط القروض الخارجية المعاد إقراضها للجهات، بالإضافة إلى المعونات والمنح.

*** القروض والتسهيلات المحلية والخارجية تشمل قيمة تسهيلات الموردين التى سيقوم بنك الاستثمار القومي بتوفيرها في السنوات القادمة كمستحقات استثمارية،و بالإضافة إلى القروض والتسهيلات المحلية والخارجية الأخرى.

جدول ٧
تطور عجز الموازنة

القيمة بالمليون جنيه

	مشروع موازنة ٢٠٠٢ / ٢٠٠٣	موازنة ٢٠٠١ / ٢٠٠٢	فعلى ٢٠٠٠ / ٢٠٠١	فعلى ٩٩ / ٢٠٠٠
القائض أو العجز الجاري	(١٠٠٨١,٣)	(٣٧٢٧,٩)	(١٣٥٠٦,٣)	(٧٥٤٣,٦)
عجز التحويلات الرأسمالية	(٧١٣٤,٥)	(٥٨٥٢,٠)	(٧٢٣٩,٤)	(٦٣٩٦,٨)
العجز الصافي للموازنة	(١٧٢١٥,٨)	(٩٥٧٩,٩)	(٢٠٧٤٥,٧)	(١٣٩٤٠,٤)
نسبة العجز الصافى من الناتج المحلى *	٪ ٤,٢	٪ ٢,٥	٪ ٥,٧	٪ ٤,١
+ عجز الاستثمارات	(١٢٩٦٢,٠)	(١١١٧٢,٩)	(١٣٤٠٦,٣)	١٤٢٤٤,٥
العجز الإجمالى للموازنة	(٣٠١٧٧,٨)	(٢٠٧٥٢,٨)	(٣٤١٥٢,٠)	(٢٨١٨٤,٩)
أقساط الدين العام	٩٨٠٠,٠	٨٧٥٠,٠	٧١٤٦,٣	٥٧٢٩,٩
العجز بعد استبعاد أقساط الدين العام	(٢٠٣٧٧,٨)	(١٢٠٠٢,٨)	(٢٧٠٠٥,٦)	(٢٢٤٥٤,٩)

* بأسعار السوق،متوقع عام ٢٠٠١/٢٠٠٢ ومستهدف ٢٠٠٢/٢٠٠٣

بقراءة تلك الجداول السابقة وما تحويه من حقائق عديدة عن سير الإقتصاد المصري يستطيع القارئ العادى أن يضع يده على العديد والعديد من الحقائق التي تمثل فيما بينها الوضع الراهن بلا رتوش ولا تجميل ولا تصريحات وردية

إنترناشيونال

من ذاكرة التاريخ

أقدم الترسانات البحرية فى مصر "ترسانة إمبابة"

إن من دواعى الفخر والإعتزاز أن نتناول الموضوع عن صرح صناعى رائد فى نبذة تاريخية عن أقدم الترسانات النهرية والبحرية فى مصر إنشئت فى عام ١٨٨٢ أنشأها **محمد على باشا** - والى مصر ترسانة بحرية على ضفاف النيل فى بولاق لبناء وإصلاح السفن النيلية وعمل العمرات اللازمة لها ومع مرور الزمن تطورت ورش الترسانة البحرية فأتسعت وتنوعت بل وتعددت أغراضها وأتبعت لوزارة الأشغال العمومية فى حينه (وزارة الرى والموارد المائية حالياً) أسند لها جميع أعمال الوزارات والمصالح الحكومية من صيانة وإصلاحات وأعمال التركيبات الميكانيكية والكهربائية وتصنيع جميع مستلزماتها من الأعمال الخشبية والمعدنية هذا بجانب الغرض الرئيسى الذى أنشئت من أجله الترسانة البحرية وأطلق عليها فى حينه اسم "الورش الأميرية" وبإلغاء وزارة الأشغال العمومية تبعت الورش الأميرية لوزارة الرى وفى عام ١٩٦٣ صدر القرار الوزارى بتوسيع نطاق دائرة العمل بالورش الأميرية لمسايرة التطور التكنولوچى فى مجالات تخصصها وأضيفت إليها أعمال جديدة فأنشئت بها بعض الورش المتطورة واستلزم الأمر إعادة تنظيم الورش الأميرية على أسس فنية لأهمية مساهمتها فى دعم الصناعة بمزيد من الإنتاج وكذا الإقتصاد القومى حتى تتمشى مع التطور الإنتاجى للصناعات الحديثة وكان لها دور إيجابى فى بعض أشغال المجهود الحربى وفى عام ١٩٦٧ إنتقلت الورش الأميرية من بولاق إلى مقرها الحالى على شاطئ النيل فى مدينة إمبابة وأطلق عليها إسم الورش الجديدة "الترسانة" وفى عام ١٩٧١ صدر القرار الجمهورى رقم ٨١٤ بتحويل الورش الجديدة إلى هيئة عامة تتبع وزارة الرى باسم الهيئة المصرية العامة لورش الرى "الترسانة" وفى عام ١٩٧٥ تحولت إلى شركة مساهمة مصرية باسم "الشركة المصرية العامة لورش الرى "الترسانة"

وإنتقل مقر وزارة الرى إلى أرض الترسانة البحرية بإمبابة على شاطئ النيل.

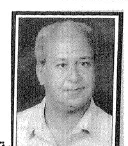
وقد تحددت أغراضها فى المجالات الآتية:-

- إنتاج المعدات والآلات وتصنيع قطع الغيار.
- إنشاء وصيانة البوابات والكبارى والأوناش وأجهزة تشغيلها والمعدات اللازمة لإنشاءات الرى والصرف
- بناء وصيانة الوحدات النهرية والبحرية والعائمات والبواخر السياحية واليخوت والقاطرات البحرية.
- تصنيع وتركيب محطات وطلمبات الرى والصرف والخزائن الحديدية الكبيرة للمؤسسات المالية والبنوك.
- تنفيذ مقاولات الإنشاءات الصناعية.
- إنتاج قطع الغيار والأدوات المساعدة اللازمة لأعمال الورش وبيعها فى الداخل والخارج.
- تقديم الإستشارات الفنية فى مجال تخصصها.
- تسند إليها وزارة الرى والهيئات التابعة لها الأعمال التى تدخل فى أغراضها وأخيراً تصنيع لنشات قش الحشائش بمجرى نهر النيل العظيم لأوغندا حفظت الشركة بها مكانة على الساحة الدولية في مجال التصدير الصناعى للتخصص كشركة صناعية عملاقة ورائدة فى صناعة وبناء وإصلاح السفن فى مصر.
- القيام بأية أعمال أخرى مما يدخل فى نشاط الشركة.
- إنتقلت تبعية الشركة لقطاع الأعمال كإحدى شركات قطاع الأعمال العام للشركة القابضة للنقل البحرى ثم إستقربها الوضع حالياً لتكون إحدى الشركات التابعة للشركة القابضة للصناعات المعدنية.
- تتعاون الشركة مع إحدى بيوت الخبرة العالمية المتخصصة بإيطاليا فى البوابات القطرية وتم توقيع عدة عقود لتوكيلات صناعية وتجارية مع بعض الشركات العالمية.
- اعتمدت عليها الدولة حينا من الزمان كإحدى الهيئات الحكومية المتخصصة لما يقرب من قرنين من الزمان لعبت فيها دور هام فى خدمة الصناعة المصرية وما زالت تعطى لقطاع الأعمال العام فى مجال الصناعة والمقاولات.

طفت حالياً على الساحة الدولية بتطوير صناعة السفن وبالمساهمة فى التصدير وتصنيع لنشات قش الحشائش بنهر النيل لكل من دولة أوغندا ووزارة الرى المصرية تلبية لدعوة القيادة السياسية للإهتمام بسياسة التصدير وتنشيط التجارة الخارجية.

محمد السيد عز الدين البندارى
محاسب قانونى وخبير إقتصاديات النقل





•• الحلقة الخامسة عشر ••

اللوجستيات فى الموانئ ومحطات الحاويات

بقلم أ. سمير معوض - المستشار الإقتصادى للمدينة الحرة (سابقاً)

التساؤل الذي يعد من وحي البداهة في هذا السياق هو : هل تدخل صناعة إقتصاد الخدمات اللوجستية في نطاق المجال الحيوي لسيطرة الإتفاقية العامة لتجارة الخدمات التي إنبثقت من الإتفاقية العامة للتعريفة الجمركية و التجارة(gatt)والتي يطلق عليها the general agreement on trade in services =Gats)الإتفاقية العامة لتجارة الخدمات ؟ والإجابة هي أنه لا شك في ذلك فجميع الخدمات التجارية ذات الطابع العالمي ستخضع لنصوص واحكام هذه الإتفاقية . لأن إقتصاد الخدمات يتوسع و ينتشر بما يجعله مكوناً أساسياً و فعالاً في قيم السلع و الخدمات . التصنيع و التجارة و سيكون إقتصاد الخدمات من أكبر العوامل المؤثرة في خلق المنافع الزمنية و المكانية و الإستخدامية لأعداد كبيرة من البضائع و المنتجات و الخدمات .

إلا أن كثيراً من مشكلات هذه الصناعة فى المستقبل ستنشأ بسبب التفاوت الواضح ما بين إقتصادات لوجستية أى إقتصادات قد أدمجت آليات هذه الصناعة فى أنشطتها الزراعية والصناعية والتجارية . وإقتصاديات لم تدمج هذه الآليات بقدر كافى فى إقتصادها . أى إقتصادات غير لوجستية (Non-Logistics). وإقتصاد اللوجستيات آلة (Machine) بقدر ما هو آلية (System) لا تقوم على ثوابت جامدة بل تشكل المرونة والسرعة والإبتكار وحسن التخطيط والتنفيذ أهم ملامحها ، ويدخل فى إطار الخدمات اللوجستية الإتصالات السلكية واللاسلكية والبرمجيات وكل ما يرتبط بها من وسائل وأدوات. إلا أن هذه الجوانب تتسم بإعتبارات خاصة. إذ يترك للدول الآن أن تقدم جداول الإلتزامات الخاصة المتصلة بالخدمات (Schdules of Specific Commit-ments) هذه الجداول تحدد الإلتزامات على المستويين الزمنى والموضوعى ويعتبر تقديمها من قبل الدول بمثابة إلتزاماً تعاقدياً من قبل الأطراف الأخرى. وتشير هذه الجداول إلى القواعد والقيود والإشتراطات اللازمة للدخول فى أسواق الدول الأخرى. و منها على سبيل المثال مقدار رؤوس الأموال من حيث الحدود القصوى المسموح بها على هيئة مساهمات الشركات الأجنبية فى الشركات الوطنية وأيضاً المدى الذى يمكن أن يصل إليه حجم الشركات الأجنبية فى إطار أنشطة صناعة الخدمات الوطنية . حتى لا تتعرض هذه الصناعة لسيطرة قوى خارجية تؤثر على الدخل القومى وسياسات التوظيف وضخ الفوائض فى قنوات الإستثمارات المحلية وحصيلة الضرائب . وتتضمن جداول الإلتزامات تبياناً لكيفية السماح للدول الأخري بدخول السوق الوطنية على نحو متدرج أو على نحو مقيد .

وتمتد دائرة صناعة الخدمات اللوجستية من المجالات البسيطة إلى ميادين أكثركثافة وأكثر تعقيدا مثل الخدمات المالية والتمويلية وخدمات التأمين والاستشارات والخدمات القانونية ، والخدمات السياحية وخدمات الإنقاذ والتحكيم وخدمات الوساطة ، وخدمات النقل المتعدد الوسائط إلى جانب خدمات التوزيع السلعى . وكذلك أنشطة التخزين والتعبئة والتغليف والمناطق الحرة الخاصة والعامة وأنشطة الموانى ومحطات الحاويات. والمطارات ومحطات السكة الحديدية ومحطات الشاحنات البرية وإدارات الجمارك والضرائب ومعاينة العواريات والخسائر والنظم القانونية التجارية وآليات حل المنازعات وفض الخلافات وقواعد التعويضات كل هذه الأمور لم ترد هنا على سبيل الحصر الشامل بل على سبيل الإستشهادات الإنتقائية.

ولا يمكن للتقدم فى صناعة اللوجستيات أن يبنى كلية على الجوانب المادية والتجهيزات التكنولوجية إذ أن هناك أسساً أخرى تكفل نهضة هذه الصناعة ومن أهمها العنصر البشرى الذى بدونه لا يحدث التطور المطلوب و هناك دراسة أجرتها الأجهزة المعنية فى هونج كونج أفصحت عن أن صناعة النقل البحرى التى تمثل أحد أكثر المجالات أهمية لصناعة اللوجستيات، ربما تواجه عجزاً قدره ٢٠٪ فى عدد العاملين بحلول عام ٢٠١٠. إذ سيبلغ تعداد النقص فى الموظفين ٤٦ ألف شخص فى تلك الفترة وفى تقديرات أخرى أنه ربما يصل إلى ٧٥ ألف موظف إذا ما استمر الأسطول التجارى البحرى العالمى فى النمو بمعدل ١.٥٪ كل عام خلال العقد المشار إليه كما كانت نسبة النمو لعام ٢٠٠٠ وأشارت جهات مسئولة إلى أنه بالإمكان تدريب ١٠٢٤٠ موظف كل عام بالإضافة إلى الخريجين الحاليين اللذين يبلغ تعدادهم ٤٤٤٠ إلا أن الفترة التى يقضيها المتدرب لكى يصبح ضابطاً بحرياً متمرساً أو مهندساً بحرياً ذا خبرة تستغرق ٨ سنوات، وتدخل نظم وعمليات البحوث والتطويرات فى كيفية تحويل خدمات صناعة اللوجستيات فى الموانى ومحطات الحاويات بإعتبارها من ضمن الوسائل اللازمة لجعل التطويرات عنصراً هاماً من عناصر التنافس المحقق للتفوق و الميزات الجاذبة لأساطيل سفن الحاويات التى تتبع الخطوط العالمية الكبرى. فالبحوث والتطويرات (R&D)فى حد ذاتها محور من محاور اللوجستيات التى تدفع بهذه الصناعة إلى مواقع متقدمة فى عالم لا يمكن للتجارة العالمية أن تحقق أى خطوة من خطوات نموها وتوسعها إلا بالإعتماد بنسبة كبيرة على هذه الصناعة الخدمية التى تزودها بما تحتاج إليه من تسهيلات ومساعدات. فى كوريا إصطدمت عمليات البحوث والتطويرات بعقبات فنية صارت بارزة فى مجال العمالة الفنية فى ترسانات بناء وإصلاح السفن. إذ أظهر أن أعداداً من العمالة الفنية المدربة صارت أعمارها متجاوزة للحد الذى يضمن إستمرار هذه الترسانات فى الإنتاجية التى تعد من ضمن الميزات التنافسية.

وقد إقتضت حالة زيادة متوسطات أعمار أصحاب القوى اللوجستية الفنية من الأيدى العاملة أن يطلق عليهم جيش الآباء العاملين (Dads Army) الذين تشير الإحصاءات و التقديرات إلى الخشية من إنخفاض القدرة التنافسية فى حالة غيابهم لأن المتوسط الغالب للأعمار يدور حول ٤٤,٥ عامل فى العام الماضى (٢٠٠٠).

و يعد ذلك من الأسباب التى تدفع بأهم ترسانات صناعة السفن فى كوريا الجنوبية (هيايونداى واديو) إلى البحث الدائب عن مخارج تضمن تدفق الأيدى العاملة الماهرة الشابة إلى الترسانات عوضاً عن التدفق الخارج منها تجنبا للوقوع فى حبائل المواقف الحرجة التى تصبح عندها الإنتاجية المنخفضة سبباً جوهرياً فى فقدان مكانتها التنافسية فى الأسواق. ويبقى التساؤل الهام معلقا على الإجابة التى تتوازى معه فى الأهمية، وهو هل البنية الإقتصادية للإقتصاد المصرى ملائمة بالقدر المعقول للتطور الحالى و التوسع المستقبلى فى صناعة اللوجستيات؟

والإجابة لا تحمل تفاؤلاً يقفز من فوق الحقائق والأوضاع الراهنة . غيرأن التأخر فى الدخول فى عملية إدماج هذه الصناعة فى إقتصادنا ستكون له آثار ليست مقبولة على أى حال . لأنه ليس من المعقول أيضاً أن تتخلى مصر عن دورها المحورى فى هذه الصناعة التى تكتسح العالم برمته .

وتتداخل فى صناعة اللوجستيات مركبات ومكونات عدة منها الإقتصاد العالمى الذى يكتسب قوى مضافة بنموه المدعوم بالعلم والتكنولوجيا. وعلم المحاسبة الإدارية ومحاسبة التكاليف الذى يساعد العمليات اللوجستية على إختيار أخصر وأوفر وأنجع الوسائل لأداء المهام . إذ تتحول الأرباح إلى تدفقات مالية داخلة إلى الشركات اللوجستية على هيئة تراكمات رأسمالية. وعلم الإجتماع الذى يشير إلى أبرز المناطق والمجتمعات التى بوسعها تهيئة البيئة الملائمة لقيام حلقات متماسكة فى سلسلة هذه الصناعة . وعلم الإناسة (الأنثربولوجى) الذى يلقى الأضواء على الخلفيات الحضارية والثقافية لأى مجتمع سيكون قطره موقعاً أو مركزاً لوجستياً. فأى إستثمارات تتطلب دون شك دراسة جدوى ترسم صورة متوازنة الأبعاد والألوان والضياء والظلال لمستقبل أى مشروع إقتصادى مزمع إنشاؤه لضمان عناصر وعوامل نجاحه وإزدهاره . وتأتى الأجواء السياسية المحيطة بأى قطر عاملاً مرجحاً فى الإختيار . لأن التهديدات السياسية يمكن أن تضع أى مشروع على أبواب الإخفاق فى أى مرحلة من مراحله .

كل هذه الجوانب تجعل ميدان صناعة اللوجستيات مستوياً وممهداً. وتتميز صناعة اللوجستيات بأنها صناعة لا تملك المنافسات أن تحد من نموها وإنتشارها أو التقليل من فعاليات طاقاتها الإنتاجية إذ لا أحد مطلقاً يمكن له أن ينجو من الويلات الإقتصادية التى تنجم عن تعرض هذه الصناعة العالمية لعثرات أو عقبات، لأن ذلك سيقود إلى حدوث أضرار تصيب الإقتصاد العالمى بصفة عامة . فهذه الصناعة لا تتحمل بطبيعة آدائها أو أهدافها منافسات تتعارض خطوط سيرها وتتقاطع سلباً مع بعضها . لأنها صناعة تتطلب بطبيعة آلياتها وأغراضها التعاون والتكامل اللذين بدونهما تتقهقر هذه الصناعة. وبالنسبة لمحطات الحاويات فإن الحواسيب والبرمجيات والقدرة على حل المشكلات والقوى الذهنية الإبتكارية، وملاحقة التغيرات والتجديدات التى تبرز فى أى موقع من مواقع العالم .. تعد من ضمن أهم الأصول اللوجستية الرأسمالية فى هذه المحطات التى بدونها لا يمكن لهذه المحطات أن تعمل بكفاءة أو تستمر قادرة على البقاء . فى صناعة اللوجستيات بدأت مفاهيم تنتمى إلى زمن مضى تغرب

كما راحت تصورات عملية تنتمى إلى زمن قادم تشرق . هذه هى سنة التطور التى تقوم على حقيقة أن آليات عمل حية تولد من آليات عمل إنطوى عصرها . لكن هناك قاعدة أخرى مناظرة لكنها ليست مناقضة وهي أن مستويات أداء متدهورة من الممكن أن تولد من عمليات أدارت ظهرها لمتطلبات التطور على نحو مستديم . وفى هذا السياق ومن خلال تشابك هذه الصناعة مع العولمة الإقتصادية لا يمكن الزعم على نحو بات بأن بعداً آخر عالمياً للسيطرة أو الهيمنة سوف يكتسح العالم من خلال هذه الصناعة . لأن السيطرة المركزية ستكون نافذة المفعول إذا ما أحجمت الدول المرشحة للإنخراط فى إقتصادات اللوجستيات بعيداً عن مجرى التطورات لتصبح حلقة هشة فى منظومة قوية يخضع آداؤها العام لنظرية الأوانى المستطرقة . فكل موقع جغرافى لوجستى فى العالم فى حاجة إلى مختلف المواقع الجغرافية اللوجستية الأخرى لأن هذه الصناعة تخضع لمفهوم الشبكة المترابطة الخيوط والعيون. ووفق نظرية الشبكة هذه فإن المحاور الدولية الرئيسية لهذه الصناعة لن تسمح بأى حال بوجود كعب أخيل فى نسيج قواعد الإنتاج الدولية للخدمات اللوجستية إنها تشبه سباقاً للحواجز غير أن جميع المتسابقين عليهم أن يكونوا جميعاً على ذات المستوى من اللياقة والكفاءة والجدارة لأنه لا يمكن أن تسمح الطبيعة التكافلية لهذا الإقتصاد المتطور بأن يكون لأحد المتسابقين أو لحفنة قليلة منهم النسبة أو لإسهام المسيطر (Controlling stake) فى مجال العمل اللوجستى . فالمراكز الإستثمارية والمراكز الإنتاجية والمركزالنقلية والمراكز التوزيعية والبيعية للوجستيات لابد أن تتوازى فى الآداء حتى لا يؤدى الإختناق فى أى موقع إلى تسبيب مواطن قصور أو ضعف تترتب عليها أن تخفق هذه الصناعة فى أن تقدم للأسواق العالمية منتجاتها بمستوى الجودة الذى يجعل منها شريكة أساسية فى تطوير النظم التجارية الدولية فتجارة الصادرات من أوليات وسائلها أن تبحث عن رفع وتحسين الكفاءة وكذلك خفض المصروفات إلى أقصى درجة ممكنة والإفادة القصوى من الحصول على الخدمات والتسهيلات اللوجستية (Outsourcing Logistics) وتشير دراسات سابقة إلى أن صناعة اللوجستيات فى الولايات المتحدة حققت دخولاً قدرها ٧٠٠ مليار دولار وأنها سوف تحقق ٩٠٠مليار بحلول عام ٢٠٠٠ والعمليات اللوجستية الأكثر تطوراً هى التى ستعيد رسم خرائط مواقع الخدمات على إتساع الكرة الأرضية وهى التى ستضع المعايير والفوارق ما بين شركات لوجستية منخرطة فى هذه الصناعة الدولية وشركات أخرى ستحول إمكاناتها غير الكافية عن اللحاق بإنطلاقات ديناميات الأسواق الدولية التى زادت من فعالياتها عولمة هذه الأسواق وعولمة تقديم الخدمات اللوجستية. لكن السؤال الأساسى يبقى قائماً فى البحث عن الإختلاف ما بين صناعة الخدمات التقليدية وصناعة الخدمات اللوجستية الحديثة . وفى الحقيقة فإن التباين ليس متصلاً بالمبدأ بقدر ما هو مرتبط بنوعيات ومستويات الآداء ما بين هذه وتلك، فالخدمات التقليدية كانت فى جانب منها قائمة على إستقلالية أو إنفصالية مراكز إنتاج الخدمات عن بعضها حيث كان يعمل كل منها وفق مفاهيم التنافس المتناجز لإقتناص وتحقيق المكاسب، دون الإهتمام بما يحيق بالدوائر الأخرى من عقبات أو متاعب، حيث كان ينظر إلى ما يحل بالآخرين من خسائر وأزمات بإعتبارها مزايا للذين حققوا النجاح . هذا المفهوم فى صناعة اللوجستيات كان لابد أن يتوارى لأن المسئولية العولمية عن الإخفاق أو النجاح صارت مسئولية جماعية تضامنية وصارت مواقع الإنتاج جميعها بمثابة خطوط متعددة فى كيان إقتصادى أوسع وأشمل وأكثر إرتباطاً وتفاعلاً لأنها صارت محكومة بروح التكامل والتشابك والإعتمادية المتبادلة (Integrated logistics Services) . فصناعة اللوجستيات هى الإقتصاد الذى جمع وضم مصفوفات الخدمات فى سلة واحدة وجعل منها مركبات غير منفصلة عن بعضها البعض، وهذه الصناعة يدخل فى دائرتها التخزين والنقل بمختلف وسائله والتعبئة والتغليف وفنون الدعاية والإعلان والترويج والبيع وخدمات ما بعد البيع ، والموانىء والمناطق الحرة ، والسماسرة والوسطاء وشركات الخدمات التجارية والزراعية والصناعية ، وتدفق الموارد والخدمات ، وإدارة المخزون وضخ المنتجات وفق جداول زمنية محددة إلى الأسواق الدولية .كما تدخل فى إطار ذلك وسائل ووسائط مدعمة مثل البنوك وشركات التأمين . وشركات الإصلاح والصيانة والخدمات اللوجستية عادة ما تقترب تكاليفها ما بين ١٠ - ٣٥٪ من جملة المبيعات ، وهناك جهود دائبة تبذل للنزول بهذه التكاليف إلى أقل نسبة ممكنة، ولذا فإنه فى منتصف التسعينات من القرن العشرين كان هناك نحو ٨٥٪ من الشركات لا تحبذ شراء الخدمات اللوجستية من مصادر أخرى بل تفضل أن تؤديها لنفسها بنفسها ، وكانت تؤدى خدمات التوزيع السلعى بنفسها غير أن ذلك فى القرن الحادى والعشرين سيتغير لتصبح شركات إنتاج وبيع الخدمات اللوجستية هى الطرف الثالث فى إمداد الشركات الأخرى التى كانت نسبة كبيرة منها غير راغبة فى شراء هذه الخدمات . لأن المعدلات الإقتصادية باتت تفرض إعادة النظر فى أمور سابقة كانت بقدر من قبيل المسلمات والبديهيات التى لا تحتمل إعادة النظر، فالخدمات اللوجستية الداخلية (In-house) فى أى شركة لها أعباؤها التى تتمثل فى تكاليف اليد العاملة والموظفين والتكلفة الزمنية، وربما كان ذلك هو المحفز إلى تفكير عدد من الشركات فى تسعينات القرن الماضى إلى إقامة شراكة من طرف ثالث لتزويدها بالخدمات اللوجستية حيث وفر ذلك من المصروفات المتغيرة (Overheads) بدرجة ملحوظة كما مكنها من الحصول على خدمات أفضل بدرجة ميسورة ومتاحية الحصول على الخبرات اللازمة لنجاح هذه الصناعة وكذلك إمكانية توحيد وتنميط العبوات والأغلفة التى توفر من الوقت وتوفر من إستهلاكات وحدات الزمن. ويؤدى سوء الإدارة اللوجستية (Logistics mismanagement) إلى تآكل الأرباح ونشوء مشكلات تتعلق بجودة الخدمات المؤداة وإنعكاس ذلك على توازن عمليات الإنتاج وأساليب الإدارة ولا تعترف صناعة اللوجستيات بالتذبذبات فى الإداء أو الإستسلام لمبدأ الموسمية (Seasonality) أو نظرية الذروة والقاع (Peaks and valleys) فى عمليات الإنتاج أو أنشطة التوزيع، ولذلك فإن تأجير مساحات مربعة للتخزين فى المخازن يعد من وجهة نظر التكاليف المعيارية أفضل بكثير من بناء المخازن. فالمستورد أو المصدر الذى يحتاج لمساحة ٥٠ ألف متر مربع الآن ربما لا يكون فى حاجة إليها غداً بالإضافة إلى أعباء تشييد المبانى ومصاريف إدارتها والحصول على العناصر البشرية المناسبة لذلك فإن صناعة اللوجستيات تتركز حول مفهوم إدفع فقط ثمن ما أنت فى حاجة إليه لكنك لست مضطراً لسداد ثمن ما لم تستخدمه ومن هنا يأتى دور الطرف الثالث أى الشركات المتخصصة فى إنتاج الخدمات اللوجستية. إلا أنه من اللازم الإشارة إلى بعض الملامح الهامة التى تفرق مابين اللوجستيات (Lo-gistics) فى حد ذاتها والخدمات اللوجستية المتكاملة (Integrated logistics Services) فالأخيرة تشير إلى تعداد الوظائف التى تقوم بها الشركة والتى من ضمنها التوسع فى الإعتماد الذاتى على آداء مهام كثيرة يتطلبها جلب المواد والمكملات الصناعية وإدارة المخزون والإنتاج والسيطرة على سلسلة الإمداد والتوزيع والنقل والتخزين وما إلى ذلك وهذه الإجراءات تتم من خلال إدارة سلسلة البيع والتوزيع (Supply Chain management) أما اللوجستيات التى تتصل بآداء مجموعة الخدمات الداخلية أو الخارجية المحدودة فإنها لا تضيف أعباء كثيرة أو تنوع من وظائف الشركات المنتجة لأنها فى الواقع بمثابة خدمات تكميلية لا تتطلب إستعدادت خاصة على مستوى ما يتم فى الخدمات اللوجستية المتكاملة التى تمثل شبكة أكثر توسعاً وتنوعاً. والملاحظ أنه فى العقد الأخير حدث إزدياد واضح فى طلب الخدمات اللوجستية المتكاملة وقد كان ذلك باعثاً على أن تجرى شركات اللوجستيات إعادة تخطيط لعملياتها ووظائفها لمتطلبات الأسواق كما إن وكلاء الشحن وأرصفة الموانى ومحطات الحاويات والمطارات سعت جميعها إلى الخروج من إسار شرانقها التقليدية لتنطلق إلى مجالات جديدة بكل ما يستلزمه ذلك من تطويرات وتغييرات وكان من وراء ذلك أيضاً المصدرون والشاحنون الذين يحرصون أشد الحرص على أن تسلم مشحوناتهم إلى عملائهم فى التوقيتات المحددة لذلك تحديداً دقيقاً كما تصل هذه المشحونات إلى النهايات المرسلة لها فى حالة جيدة دون عواريات أو تلفيات فالعولمة التجارية جاءت لتسهم بقدر وافر فى صياغة سياسات جديدة وإدارات جديدة تحقق لكل عناصر المبادلات التجارية الدولية المنافع التى يبحثون عنها مع إحاطة ذلك بأقل قدر من ضياع الوقت أو إهدار الجهود أو تبديد الأموال وشرعت الدوائر الإقتصادية فى توقع الحصول على مزايا جديدة لم تكن متاحة من قبل وبدأ العالم فى سباق نشط لأن القاعدة هى أن الأحسن لم يأت بعد .



أرقام فى الاقتصاد الامريكى

أعلنت وزارة التجارة الأمريكية أن العجز التجارى الأمريكى إنخفض بمقدار ١١٨ مليون دولار فى مارس الماضى ليكون ٣١,٦٣ مليار دولار، وقد سجلت الواردات والصادرات إرتفاع بسيطاً، وبلغ إجمالى العجز التجارى فى الأشهر الثلاثة الأولى من العام الجارى ٩١,٦ مليار دولار بإنخفاض ٣,٧ مليار دولار عن نفس الفترة من العام الماضى حيث كان الإنخفاض فى قيمة الواردات ٣٦,٢ مليار دولار مقابل إنخفاض الصادرات بقدار ٣٢,٥ مليار دولار.

سياسة نقدية مستقرة فى الصين

أعلن "داى شيانج لونج" رئيس بنك الشعب الصينى محافظ البنك المركزى الصينى أن إحتياطات الصين بالعملات الأجنبية بلغت فى نهاية أبريل الماضى ٢٣٣,٨ مليار دولار، كما إرتفعت بمقدار ٢١,٦ مليار دولار عن مستواها فى بداية العام الجارى، ويؤكد المحللون أن إحتياطيات الصين بالعملات الأجنبية التى تعتبر ثانى أكبر إحتياطيات فى العالم بعد إحتياطيات اليابان - إرتفعت بفضل الفائض فى ميزان المدفوعات، وقد أكد داى أن الصين ستواصل إنتهاج سياسة نقدية مستقرة وحذرة لدعم النمو الأقتصادى وتحقيق إستقرار العملة، كما أن الحكومة ستخفض من سيطرتها تدريجياً على ميزان المعاملات الرأسمالية لتشجع على حرية تدفقات العملات الأجنبية.

منطقة تجارة حرة عربية

جرت فى العاصمة المغربية الرباط الإجتماعات الرباعية التى شاركت فيها كل من مصر وتونس والمغرب والأردن بهدف الإنفاق على إنشاء منطقة تجارة حرة بينها تقضى لإلغاء الرسوم الجمركية على السلع الصناعية والزراعية المتبادلة بين هذه الدول، وإنتاج سلع مشتركة عن طريق إستخدام المواد الخام من أى دولة من هذه الدول فى دولة أخرى ثم تصديرها لأوروبا والإستفادة من تطبيق الإعفاءات الجمركية ولذا يمكن الإستفادة من المزايا التى تنتجها إتفاقية المشاركة الأوروبية التى ثم التوقيع عليها من الدول الأربع.

نشاط إقتصادي فى بورسعيد

صرح الدكتور مصطفى كامل محمد محافظ بورسعيد بأن مجلس إدارة المنطقة الصناعية الجنوبية وافق على إقامة عشرة مصانع جديدة وذلك بعد إستقرار القرارات وثبات التشريعات ودعم إدارات المشروعات بقاعدة بيانات ومعلومات مع التطوير والتوسيع فى عمليات التسويق، وثقة المستوردين فى الإنتاج وزيادة الصادرات إلى أوروبا وأمريكا. وقد أشار المحافظ إلى إرتفاع حجم صادرات المنطقة الحرة العامة العام الماضى إلى ما قيمته ٢٩١ مليون دولار.

آخر أخبار الهرم الرابع "مكتبة الإسكندرية"

مكتبة الإسكندرية ودور الهيئة الإقليمية لتنشيط السياحة بالإسكندرية

حيث أن المكتبة فى الإسكندرية أصبحت من أهم معالمها ومزاراتها فقامت الهيئة الإقليمية لتنشيط السياحة بإصدار مجلد سياحى عن المدينة العريقة وأهم مزاراتها الأثرية والسياحية وأيضاً مكتبتها الشهيرة وأهم المعلومات عنها فى الماضى والحاضر وصرح اللواء/ حازم أبو سكيب رئيس الهيئة أنه سيتم ترجمة المجلد إلى اللغتين: الإنجليزية والفرنسية بجانب إصدار C.D تتضمن نفس المعلومات.

وفى إطار خطة الهيئة لتنشيط الحركة السياحية والدعائية لعروس البحر المتوسط فهى الآن بصدد إنتاج فيلم فيديو جديد بعنوان "الإسكندرية مدينتى" مدته ١٥ دقيقة يحتوى على معلومات هامة تهم المواطن والسائح العربى والأجنبى وهذا الفيلم التسجيلى سيضم أيضاً العديد من اللقطات التى تعبر عن الإسكندرية الجميلة بعد تطويرها وتنميتها وأهم ما بها من آثار غارقة ومزارات ومتاحف ومكتبتها العالمية وسيتم التعليق على الفيلم باللغات الخمسة:- (العربية، الإنجليزية، الفرنسية، اليونانية، الألمانية) وقد صرح السيد اللواء حازم أبو شليب رئيس الهيئة بأن هذا الفيلم سيتم إهدائه إلى كل من: مكتبة الإسكندرية، شركة مصر للطيران، القنصليات، والسفارات المصرية بالخارج والداخل بالإضافة إلى تليفزيون ج.م.ع وأيضاً المكاتب السياحية التابعة للهيئة المصرية العامة لتنشيط السياحة.

من الإهداءات والمساهمات الدولية:-

أوكرانيا قامت الحكومة الأوكرانية بإهداء المكتبة جدارية منحوتة من النحاس تحمل إسم الشاعرة الأوكرانية ليسيا أوكرانيكا التى أقامت بالإسكندرية من ١٩١٠ إلى ١٩١٣م وتناولت فى قصائدها قضايا مصر والمصريين ويتم التعريف بالشاعرة بعدة لغات وهى :- اللغة العربية والإنجليزية والأوكرانية مما يؤكد على توطيد العلاقات الثقافية والعلمية بين مصر وأوكرانيا.

اليونان قامت اليونان بتكريم رائدة حقوق الإنسان وهى العالمة والفيلسوفة الشهيرة "إيباتيا" وذلك بمناسبة مرور ١٦٠٠ عام على وفاتها ويتم هذا التكريم فى المؤسسة اليونانية الثقافية بالإسكندرية وكانت هذه الفيلسوفة على درجة كبيرة من العلم والحكمة ونصيرة لحقوق الإنسانية ومدافعة عن قضايا الحرية والعدالة والمساواة وتعتبر هذه الفيلسوفة هى آخر من قدمت أبحاثاً إلى مكتبة الإسكندرية القديمة وبسبب شعبيتها تم إغتيالها بوحشية فى الإسكندرية عام ٤١٥ م .

أستراليا أسهم صفوة من المؤرخين والدارسين الأستراليين فى إصدار كتاباً بعنوان"مكتبة الإسكندرية" من خلال دار النشر التابعة للجامعة الأمريكية بالقاهرة ويتضمن هذا الكتاب عدة دراسات حول الدور الذى لعبته مكتبة الإسكندرية القديمة فى تشييد جسور التقارب والتفاهم بين الثقافات والشعوب المختلفة عبر العصور.

فيينا وصل إلى المكتبة الأثر الوحيد الباقى من المكتبة القديمة وهى تعتبر النص الوحيد الذى يدل على طريقة تنظيم الكتب قديماً حيث أن هذه البردية "بردية فيينا" تضم مجموعة من مقتطفات كتب كانت موجودة بالمكتبة القديمة وقائمة عناوين مستعارة من المكتبة وسوف تتم ترجمة هذه البردية المهمة من اللغة اليونانية القديمة إلى عدة لغات حتى تكون متاحة أمام زوار المكتبة من كافة أنحاء العالم.

الإهداءات والمساهمات المصرية:-

قام المستشار إسماعيل محمد حلمى بإهداء مكتبة الإسكندرية بمجموعة من المقتنيات الشخصية للملك فاروق وهى تضم:- النظارة الشمسية التى كان يرتديها الملك والنظارة الطبية الخاصة به.

قامت كلية الآداب -جامعة الإسكندرية بإصدار خمسة مجلدات من مجلتها العلمية عن مدينة الإسكندرية منذ تأسيسها وما شاهدته من أحداث عبر مراحل تاريخها الفرعونى واليونانى والرومانى والقبطى والإسلامى مع الإشارة إلى أهم العلماء والأدباء والمؤرخين الذين تأثروا بها وتضم هذه المجلدات أيضاً عدة دراسات وهى تعتبر من مختارات مكتبة أساتذة الكلية منذ تأسيس جامعة الإسكندرية وكلية الآداب بها.

تم إهداء مكتبة الإسكندرية الإسكتش الأصلى للرسام الشهير :- محمود سعيد كان قد رسمه لأحد أصدقائه وأيضاً بايب صغير لا يتعدى طوله ثلاثة سنتيمترات وهى تعتبر نسخة طبق الأصل من بايب شهير.

مقتطفات سريعة:-

توفى البروفيسور ستيفن جاى جواد أحد أعضاء مجلس أمناء المكتبة وهو أحد علماء الحفريات ونظرية التطور وهو من أوائل الأعضاء المؤسسين لمجلس أمناء المكتبة.

شاركت المكتبة فى مؤتمر الجمعية الأوروبية للمكتبات الرابع والعشرين وتم فيه مناقشة سياسة الإقتناء بالمكتبة وإصداراتها فى مجال التراث وإحتوائها على أكبر قاعدة بيانات على مستوى العالم.

نظراً لإقتناء المكتبة أول آلة هارب موسيقية فى مدينة الإسكندرية احتفلت المكتبة بهذه المناسبة وقامت الفنانة منال محيى الدين بالعزف المنفرد على الآلة وذلك فى إطار الإحتفالية مما نال إعجاب الحاضرين

د/ إسماعيل سراج الدين

رثـــاء

من عصام يوسف غالى

إلى روح اللواء

مدحت عبد البارى

نشاطركم الأحزان




نشاطركم الأحزان
اللواء عبد البارى
مين بعده ألاقى
بنعزى أنفسنا
يا بحر العطا ما تخبى
باحكى حكايته للناس
وبيقول اللى بيوزن خيره
الدمع عليك انهار
أقدم شكوتى لمين
قلمى بيبكى عليك
وبيقولك الوداع
يا بحر الدفا ما تعدى
ده ليل البكاء طويل

فى الفقيد الإنسان
ورحيله يشعل نارى
والذكرى ليوم التلاقى
فى حبيبنا وكل ناسنا
من كرمه تاخد وتعبى
وميزان العدل حساس
منين أجيب غيره
وأبكى ليل ونهار
وأنت مواس كل حزين
وبيكتب حزنه فيك
وابتدت برحيلك الأوجاع
ألامى وشجونى ما تعدى
يا ابن مصريا أصيل

لحظات يتوقف فيها الفكر .. ولكن الحياة لن تتوقف

بقلم:- عبد الحميد مرسى عنبر

عذراً عزيزى القارئ

لقد تعودت أن تتعايش معى الأحداث فى الأفراح وفى الأطراح وتمر الكوارث بنا ونكتب ما نراه وما نتمنى أن نراه، وخلال تلك الأحداث لم نستطيع كما يفعل البعض أن نكتب سلسلة مقالات مسبقة، لأن تعايش الأحداث هى التى تصنع الفكر وتعطى الدافع نحو الإصلاح لذلك كانت الحاجة هى أم الإختراع.

واليوم أجدنى عاجز عن الكتابة وتوقف التفكير بعد أن فقد النقل البحرى خيرة رجالة المخلصين وهو الغائب الحاضر اللواء أحمد مدحت عبد البارى فقلما نجد مثله فى ساحة النقل البحرى يصول ويجول.

له بصمات عديدة فى مجال النقل البحرى فكان عطاءه سخى حتى أخر لحظة ، وإذا كان الحظ لم يسعدنى لكى أستزيد من هذا العطاء فيكفينى اللقاءات والحوارات فى القضايا التى كنا نطرحها فإننا نقدر له مدى حرصه على إعلاء شأن النقل البحرى، وعلى أداء رسالته والدقة التى كان يحظى بها . افتقدنا الأخ والصديق ... ولا تستطيع الكلمات أن تفى حقه، لذلك نترك المساحة لمن حظى خلال رحلة كفاحه بالمزيد من بيان مواقفه وأراءه لنتعرف عليه أكثر فهو قدوة للشباب في العطاء.. ومثلاً أعلى فى الإخلاص فى العمل ..

اللهم عوضه خير جزاء واغمره برحمتك وصبرنا وأسرة المجلة ولأسرته الصبر والسلوان، وإن لله وإن إليه راجعون.

الشركة الوطنية لخدمات النقل وأعالى البحار

NATIONAL TRANSPORT AND OVERSEAS SERVICES CO.

باختصار هى :

- ❑ إمتلاك معدات واوناش من مختلف الانواع بقدرة تصل إلى ١٦٠ طن وتم تحديث معدات الشركة وزيادة قدرة التحميل والابعاد وزيادة إمكانيات الكاسحات الهيدروليكية حتى ٢٨ أكس لتحميل طرود حتى وزن ٦٠٠ طن للطرد الواحد، وعرض حتى ١٢ متر، وصوانى بقطر ٦ متر بحمولة ٢٥٠ طن للصينية الواحدة بأية اطوال بما تسمح به الطرق
  إمكانية تجميع كساحة بعرض ١٢ متر وطول ٢٢ متر لتحميل طرود حتى ٥٠٠ طن للطرد الواحد.
- ❑ القيام بأعمال الشحن والتفريغ والتخليص الجمركى بحراً وجواً.



كساحة ١٦ أكس هيدروليكية بأبعاد ٩م عرض وطول ١٩م



جهاز رفع هيدروليكى ٤ جاكات حمولة ٤٠٠ طن
ومعه طلمبة توزيع تعمل كهربائيا أو بالديزل

شركة عش الملاحة للبترول
ESH EL MALLAHA PETROLEUM COMPANY

السيد اللواء / مازن نديم

عضو مجلس إدارة شركة نوسكو

الموضوع : نقل صهريج سعة ١٥،٠٠٠ برميل

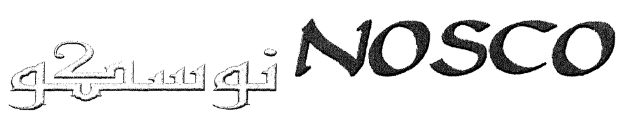
نتقدم لسيادتكم بجزيل الشكر ووافر التقدير على نجاحكم الباهر فى القيام بعملية نقل صهريج الزيت الخام ١٥،٠٠٠ برميل بأبعاده الشاذة من مدينة الغردقة السياحية رلى موقع حقول شركة عش الملاحة. وننوه إلى أن العملية تم الإنتهاء منها فى زمن قياسي نظراً للدقة البالغة التى اتبعتموها فى توقيتات التحرك والدراسة الشاملة التى قمتم بها والتى تمثلت فى رفع الصهريج وإنزاله هيدروليكياً بالإضافة إلى إستخدام تقنيات هندسية خاصة حيث وصل عرض مقطورة النقل إلى تسعة أمتار كاملة فى سابقة جديدة من نوعها. إن أبعاد الصهريج الهندسية التى تصل إلى قطر قدره ١٧ متر بالإضافة إلى إرتفاع ١٤ متر كانت تمثل إستحالة النقل أو اللجوء إلى تقطيع الصهريج إلى أجزاء وفى حالة تقطيع الصهريج يقفز إحتمال عدم إمكانية تجميعه وإعادته إلى أصله بالإضافة إلى تضاعف التكلفة.ولكن طريقتكم المبتكرة فى النقل وأسلوب تنفيذها جعل الصعب سهلاً والمستحيل ممكناً مما أثبت رسوخ قدمكم فى النقل والهندسة.

إن مساعدتكم القيمة لنا أمكنتنا من الإستخدام الأمثل للموارد المتاحة على مستوى القطاع بأنسب الأسعار بدلاً من اللجوء إلى تصنيع صهريج جديد بتكلفة باهظة. إن نقلكم لهذا الصهريج بهذا الأسلوب المبتكر يمثل ميلاداً جديداً للصهريج بدلاً من شهادة وفاته التي اعدت سلفاً ولهذه العملية مزدودها الإيجابى على الإقتصاديات الخاصة بعمليات التنمية.

وفى النهاية نرجو أن تنقلوا تقديرنا للعاملين لديكم علي أدائهم المتميز بوجه عام ونخص بالذكر شخصكم الكريم والمهندس / فتحى أبو العينين والمهندس/ إسلام على إنجازهم القيم الذى نعتز به ونعتبره علامة بارزة فى تاريخ الشركة.

وتفضلوا بقبول فائق الإحترام ،،،،

م/ أحمد ماهر ضيف الله
مساعد مدير الشركة
ومدير عام العمليات





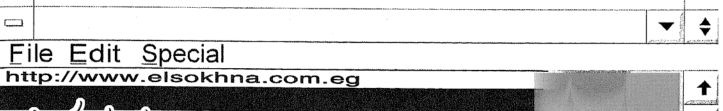
تنقل أضخم طرد فى مصر

تم بحمد الله نقل صهريج سعة ١٥ ألف برميل لتخزين الزيت الخام بأبعاده الهندسية الشاذه التى تصل إلى قطر ١٧ متر وإرتفاع ١٥ متر ووزن ٦٠ طن وذلك لحساب

شركة عش الملاحة للبترول

ESH ELMALLAHA PETROLEM COMPANY

وقد تم رفعه بواسطة كواريك هيدروليكية بعد عمل قواعد للتحميل منها على جسم الصهريج وتم استخدام كساحة ١٦ آكس هيدروليكي بعرض ٩ متر وطول ١٩ متر وهذه الكساحة تمتلكها الشركة الوطنية لخدمات النقل وأعالى البحار (نوسكو) وتم نقل الصهريج بسلام من موقعه وسط مدينة الغردقة إلى موقعه الجديد على مسافة ٢٠ كم خارج المدينة



يا هلا بكم فى

الحلم أصبح حقيقة

.. وتحقق الحلم .. ميلاد ميناء دولى عملاق جديد

شركة تنمية ميناء السخنة

ميلاد ميناء القرن

مكونات الحوض الأول

تطوير الخدمات



أنشئت الشركة طبقا لقانون الإستثمار ولدى مؤسسيها خبرات طويلة فى إدارة محطات البضائع الصب والبضائع العامة والحاويات. حصلت الشركة على حق إمتياز إنشاء وإدارة محطات الحاويات والبضائع الصب والبضائع العامة بنظام BOT ولمدة ٢٥ عاما.

إن أول صورة تخطر على البال عند التفكير فى زيارة مصر هى صورة الفراعنة والأهرامات والصحراء ولكن مصر تعنى الكثير غير هذه الصور المعتادة منها ميناء شمال العين السخنة الذى يعتبر إنشاؤه من الأحداث القومية الهامة فى مصر فى القرن الحادى والعشرين و يتكون الميناء من أربع أحواض. تقوم الشركة بإنشاء وإدارة محطات الحوض الأول بطول أرصفة ١٨٠٠ متر(منها عدد ٢ رصيف رورو) وبعمق ١٧ متر

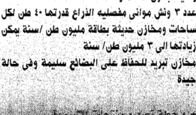
يتكون الحوض الأول من ثلاث محطات رئيسية هى :

★ محطة حاويات:

- رصيف بطول ٤٠٠ متر يمكن زيادته الى ٧٥٠ متر
- ساحات تخزين بطول الرصيف وبعمق ٥٠٠ متر
- عدد ٣ أوناش رصيف عملاقةبوست بانامكس يزاد عددها فى حالة زيادة طول الرصيف المخصص
- طاقة المحطة ١٠٠ الف حاوية مكافئة تزاد الى ٤٠٠ الف حاوية مكافئة بزيادة معداتها

★ محطة بضائع صب:

- رصيف بطول ٤٠٠ متر
- نظام سيور ناقلة تبلغ طاقته ٢٤٠٠ طن/ساعة
- طاقة المحطة حوالى٣ مليون طن/سنه يمكن زيادتها الى اكثر من ٦ مليون طن/سنة
- طاقة تفريغ اكثر من ٤٠ الف طن/يوم
- ساحات مزودة بنظم اوتوماتيكية حديثة لرص البضائع او تحميلها بسعة تخزين ١٠٠ الف طن
- عدد ٢ ونش رصيف عملاق حمولة ٣٦ طن لكل، يمكن تداول خامات الحديد المختلفة وكذلك لفائف الحديد



★محطة بضائع عامة:

- رصيف بطول ٣٥٠ متر
- عدد ٣ ونش موانى مفصليه الذراع قدرتها ٤٠ طن لكل
- ساحات ومخازن حديثة بطاقة مليون طن /سنة يمكن زيادتها الى ٣ مليون طن/ سنة
- مخازن تبريد للحفاظ على البضائع سليمة وفى حالة جيدة





★ محطة تصدير منتجات الاسمنت

- تبلغ طاقتها التخزينية ٤٠ الف طن وطاقة تحميل للسفن بواقع ٨٠٠٠ طن/يوم



File Edit Special

http://www.elsokhna.com.eg

ميناء شمال السخنة

مولد ميناء القرن

☆ الرئيس مبارك :

ميناء القرن .. هدية للمصريين .. فى مطلع القرن الحادى والعشرين

★ **د. عبيد:**

يعد الميناء .. أول المشروعات العملاقة التى خرجت للنور



- جاءت اللحظة الحاسمة وخرج المولود المرتقب إلى النور بعد ثلاثة وثلاثون شهراً من السباق مع الزمن ليكون اول إنجاز عملاق فى مطلع هذا القرن .. ويكون ثمرة كفاح وتخطيط منظم لمرحلة بالغة الاهمية فى وضع مصر على الخريطة العالمية.

.. حيث قام د. عاطف عبيد رئيس مجلس الوزراء المصرى يرافقه مجموعة من الوزراء المعنيين بتفقد ميناء شمال السخنة المحورى العملاق حيث تم الإنتهاء من جميع الاعمال الاساسية من بنية اساسية بتكلفة إجمالية ٧٩٦ مليون جنيه لإنشاء الحوض الاول والقناة الملاحية والمرافق .. لتحقيق طاقة تصديرية مع بداية التشغيل الفعلى للميناء تصل إلى ١٢ مليون طن سنويا.

- اكد الدكتور عاطف عبيد رئيس مجلس الوزراء المصرى أن زيارته التفقدية للميناء التى تعد الثانية فى اقل من ثلاثة شهور هو تكليف من الرئيس / حسنى مبارك بهدف تحديد دور الحكومة فى خدمة الميناء الذى يدار عن طريق القطاع الخاص.



- وجه الربان / أسامة الشريف رئيس مجلس إدارة شركة تنمية ميناء السخنة صاحبة الإمتياز فى إدارة وتشغيل الميناء .. الشكر والتقدير لفخامة الرئيس / محمد حسنى مبارك والحكومة على تشجيع الإستثمارات الوطنية وخلق المناخ المناسب للدفع بالجزء الاعظم من هذه الإستثمارات فى إنشاء موانى محورية عملاقة تستوعب سفن الحاويات الضخمة مشيرا إلى قبول شركة تنمية ميناء السخنة التحدى لإنشاء وادارة ميناء القرن .

- وتطوير كافة الخدمات العاملة فى الميناء للوصول إلى العالمية . وتحقيق القدرة التنافسية مع الموانى الاخرى المجاورة فى المنطقة . واضاف الشريف أن المشروع سوف يوفر ١٥٠٠ فرصة عمل. ومن المتوقع ان تخلق انشطة مركز الخدمات اللوجستية فرص عمل لاكثر من ٥ الاف شخص كما اكد ان الشركة ملتزمة بمراعاة المعايير الدولية المتبعة فى الموانى العالمية للحفاظ على البيئة من التلوث سواء البحرية أو البرية حفاظا على سلامة الإنسان والمنطقة المحيطة وقد رصدت الشركة ثلاثة ملايين جنيه لهذا الغرض .

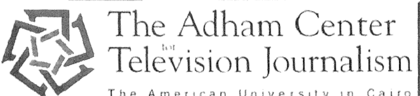


- وفى نهاية الجولة كانت الفرحة والسرور تهل وتظهر بوضوح على الوجوه بهذا الإنجاز العظيم والمبشر بالخير والرخاء فى مطلع هذا القرن.

هنيئاً للشعب المصرى بخروج هذا المشروع إلى النور وفى إنتظار تشغيله الفعلى ليعم الخير والرفاهية على المصريين فى ظل القيادة الرشيدة والحكيمة للقائد والزعيم فخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك



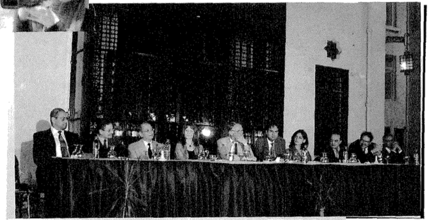




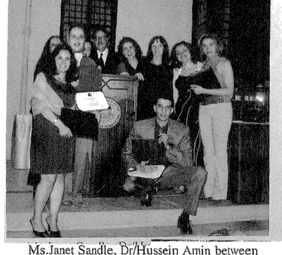
By.Manal Gaber

ongratulations Clas of 2002!

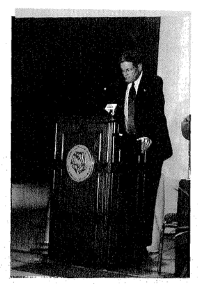
Dalia Ashmawi, Intesar Al-Shukry, Mervat Abou Oaf, Dina Geith, Iena El Ghadban, Nadine Hallal, Dalia Mabrouk, and Caroline Ghali are receiving their master's degrees in television iournalism



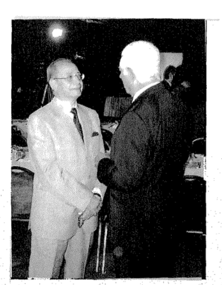
Dr/Ahmed Bahgat ,Dreem T.V, Mr/Khaled Abu Zeid,Show Time, Mr/Tarek Kashef,Orbit,Cairo



Ms.Janet Sandle, Dr/Hussein Amin between Master's Students



Mr/S.Abdullah Schleifer Director of Adham T.V Center



Mr/ Amin Bassiouni The Head of Nile Sat (Egypt)



Mervat Abu Oaf receiving The Master's Certificate from,Mr/Alexander Darling The Vice President of A.U.C

عبد العال على نائباً لرئيس لجنة الجمارك بجمعية رجال أعمال الأسكندرية



تتقدم أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال بأسمى آيات التهنئة للأستاذ عبدالعال على مدير عام شركة عفيفى للشحن الدولى وعضو مجلس إدارة شعبة النقل الدولى بالغرفة التجارية وعضو جمعية رجال الأعمال إسكندرية على الثقة الغالية التى أولاها إياه مجلس إدارة جمعية رجال أعمال إسكندرية بتعيينه نائباً لرئيس لجنة الجمارك بالجمعية.

الجدير بالذكر أن الأستاذ عبد العال على من الشخصيات الفاعلة والمؤثرة فى مجال الجمارك والنقل الدولى من خلال أنشطته العديدة ومشاركته الدائمة فى كل المنتديات والموتمرات والندوات وكانت أراءه ومداخلاته الإيجابية مثار إعجاب كافة المراقبين والختصين.

ألف مبروك وإلى الأمام

تحويل مؤسسة مصر للطيران إلى شركة قابضة



الفريق / احمد شفيق

اللواء / عبد الفتاح كاطو

أصدر الرئيس محمد حسنى مبارك قراراً جمهورياً بتحويل مؤسسة مصر للطيران إلى شركة قابضة تحت إسم الشركة القابضة لمصر للطيران تتبعها ٦شركات ، وقد قرر الطيار أحمد شفيق وزير الطيران المدنى تعيين اللواء عبد الفتاح كاطو مفوض للشركة القابضة والطيار أحمد النادى رئيساً لشركة مصر للطيران للخطوط الجوية، والمهندس جمال صالح رئيساً لشركة مصر للطيران للخدمات الأرضية والمهندس عاطف عبد الحميد رئيساً لشركة مصر للطيران للصيانة والأعمال الفنية و عبد العزيز العراقى رئيساً لشركة مصر للطيران للشحن الجوى، وحاتم عبد السلام رئيساً لشركة مصر للطيران للخدمات الجوية، وسوف تبدأ الشركة القابضة الجديدة عملها إعتباراً من أول يوليو الجارى بعد إقرار الجمعية العمومية للشركة لإختيار اللواء عبد الفتاح كاطو رئيساً لها.



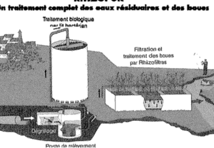
BITF



مياه صرف المنازل وأنظمة تنقية جديدة بسيطة

تضم فرنسا حوالى ٣٢,٠٠٠ مدينة صغيرة يقل عدد سكان كل منها عن ٢٠٠٠ مواطن ولمعالجة مياه الصرف، فإن السلطات المعنيه لا تمتلك الموارد الكافية لشراء محطات تنقية باهظة الثمن. ومن ثم فإنه من خلال تحديث تكنولوچيا نظم بسيطة، أمكن تقديم حلول جديدة تتمتع بتكلفة وبمتطلبات صيانة أقل.

عندما يتناول الموضوع ضرورة تنقية مياه صرف المنازل، فإن المستشارين والمهندسين الفنيين يفكرون فى "محطات تنقية" تعمل عامة بطمى نشط. وهو بالفعل نظام ممتاز وشديد الفاعلية فى حالة الإدارة الجيدة له إلا أنه يمثل مشكلة هامة. فنجد أنه نتيجة للتقنية المطلوبة، فإنه يستلزم وجود فريق مدرب على أعلى مستوى مما يؤدى إلى إثقال ميزانية التشغيل بالنسبة لسلطات البلدية. كذلك فهو يؤثر على تكلفة مكونات تنقية المياه حيث يظهر ذلك بوضوح فى فواتير المستهلكين. ومع هذا توجد حلول أقل تكلفة وأقل إحتياجاً لمتطلبات الصيانة. فاليوم يتم العودة لبعض نظم التقنية البسيطة التى تتطلب عملية تحديث لتقديم حلول فعالة ومؤكدة. وعلى الرغم من كونها أنظمة بسيطة، فإن هذه التكنولوچيات لا تعمل بكفاءة أقل من محطات التنقية الفعلية. إذ أنها قادرة على تلبية متطلبات الجودة ولا سيما بالنسبة لإستخدام النشادر الذى يعد أحد المعايير الرئيسية لضمان جودة المحيط المائى. هذا وتتمثل مختلف الأنظمة الخاصة بعمليات التنقية فى إستخدام كل من شرائح الرمال، إسطوانات بيولوچية، بحيرات طبيعية للتنقية أو طبقات للبكتريا مع طبقات لنباتات تحت نظام الـ Rhizosphéres . إذ يتمتع كل نظام بميزاته وتنوعه مثل بحيرات التنقية التى تتعرض لتهوية هامة مما يسمح بحث العوامل الطبيعية وخفض مساحة المعالجة. كذلك هناك نظام حدائق الترشيح ونظام الـ Rhizo-pur (الذى يجمع مابين طبقة للبكتريا وطبقة للنباتات) وعندما نعلم أن هناك حوالى ٣٢,٠٠٠ مدينة صغيرة فى فرنسا يبلغ عدد سكان كل منها إلى أقل من ٢٠٠٠ نسمة فإنه يمكن إدراك أهمية هذا السوق وحتى وقتنا الحالى فإن كبرى الشركات كانت تتخلى عنه مع تفضيل بيع المعدات عالية التقنية أما اليوم فإن التشبع النسبى لسوق المحطات الضخمة وجهود الأبحاث يشير إلى أن السوق الجديد للمحطات الصغيرة قد بدا يحظى بالإهتمام.



PETEROSEAL : عزل صناعى فورى أثناء تشغيل المعدات

يتعرض رجال الصناعة لمخاطر رئيسية نتيجة عمليات التسرب ومايتبعها من عدم الأمان، فقد الطاقة، إنخفاض الإنتاجية، حدوث تلوث، إيقاف غير مبرمج للمعدات ... إلخ.
ومن ثم قامت شركة PETROSEAL بتطوير تكنولوچيا فعالة أمنة وسريعة للتدخل لخدمة مختلف عمليات التسرب فى المواسير . إذ يمكن تطبيق النظام الجديد على سلسلة متنوعة من السوائل (أبخرة ، مياه ، مواد هيدروكربونية ، أحماض ...) والتى تتراوح درجات حرارتها ما بين -١٨٠° إلى +٧٠٠° فى إطار إمكانية وصول الضغط إلى ٢٥٠ بار.
فنجد أن هذا النظام يعتمد على تصميم وتركيب إطار معدنى حول الجزء الذى يحدث منه تسرب . ويعقب ذلك حقن مكون تحت ضغط عبر هذا الإطار بحيث يتم تشكيل تدريجى لوحدة توصيل جديدة.
بالتالى يسمح هذا الإصلاح المؤقت بخدمة مسئول التشغيل الذى يستطيع مواصلة الإنتاج فى أمان كامل حتى يتم الإيقاف المبرمج لمعداته.

معرض SPACE 2002
أول معرض أوروبى فى مجال تربية الماشية والدواجن فى الفترة من ١٠-١٣ سبتمبر ٢٠٠٢
" صحة الحيوانات : توافق بين مصالح المربين والمستهلكين"

يعد معرض SPACE اللقاء الدولى لجميع الشركات المتخصصة فى قطاع تربية الماشية والدواجن . وسوف يعقد فى مدينة Rennes بفرنسا على مساحة ٥٠,٠٠٠ متر² مغطاه (١١ قاعة) و٤٢,٠٠٠ متر² فى الهواء الطلق . إذ سيتيح معرض SPACE 2002 إلتقاء جميع المسئولين عن الشركات المتخصصة فى تربية الأبقار (ألبان ، لحوم) ، الخنازير ، الدواجن ، والأرانب . وسيكون موضوع صحة الحيوانات محور العديد من المناقشات والندوات التى ستعقد خلال هذا المعرض إبتداء من يوم الثلاثاء الموافق ١١ سبتمبر إلى الجمعة الموافق ١٣ سبتمبر ٢٠٠٢ . ومن المنتظر وصول عدد الجهات العارضة هذا العام إلى ١٥٠٠ جهة فى إطار حضور ١٠٠,٠٠٠ زائر.

متابعة المنتجات الزراعية بداية من حقل المزارع بفضل برامج كمبيوتر متطورة

عانت أوروبا فى السنوات الأخيرة من العديد من الأزمات الغذائية المتوالية مثل ظهور مرض الـ BSE (جنون البقر) والديوكسين وإنتشار مخاوف المنظمات غير الحكومية. ومن ثم أدى ذلك فى فرنسا بشكل خاص إلى حدوث ردود فعل شديدة للمستهلكين إزاء مصدر غذائهم وفى إطار العمل على تلبية قلق الجمهور العام، قامت كل الشركات الزراعية والصناعات الغذائية ومراكز البيع ذات التوزيع الكبير بوضع نظام متابعة دقيق جداً للمنتجات الغذائية بدءا من حقل المزارع ،وقد تطلب تنفيذ تلك الإجراءات من جانب المزارع تسجيل دقيق جداً للعديد من البيانات الخاصة بكل قطعة أرض وبكل نوع من المزروعات وبالتالى فهو عمل شاق جداً عندما يتم تنفيذه على الورق. ولتقديم مساعدة عاجلة للمزارعين فى هذه الخطوة قامت العديد من الشركات بتصميم برامج كمبيوتر من شأنها السماح بتسجيل جميع الإجراءات المنفذة فى الحقول إرتكازاً على خريطة للمساحة المزروعة.

خريطة للمزرعة على الحاسب الآلى

وقد أوضح السيد Christian Claye من مجموعة التجارة الخاصة بشمال فرنسا Nord Négoc قائلاً :لقد أردنا خدمة عملائنا من المزارعين من خلال تقديم أداة متوافقة مع جميع منتجاتهم سواء من الحبوب والخضراوات والبنجر والبطاطس " ومن ثم وقع إختيارنا على البرنامج المقدم من شركة Prestilem التى يقع مقرها بالقرب من Lille شمال فرنسا فهو أيضاً نفس البرنامج الذى تم إختياره من قبل المسئولين الرئيسين عن شركات التخزين والصناعات الغذائية شمال فرنسا وهم شركة البطاطس McCain ،شركة منطقة Hauts de France لتكرير السكر، شركة Bindle لتصنيع الخضراوات والجمعية التعاونية للحبوب A1 .

حتي لا يتم فقد كل شئ فى بضع دقائق
AKSAL SYSTEM نظام ضد الحرائق لحماية لا غنى عنها فى المنازل

يعد نظام AKSAL SYSTEM المسجل رسميا نظام أمن مبتكر من شأنه الحماية من إحتمالات حرائق أعمدة المداخن . فهو عبارة عن نظام إطفاء حرائق أوتوماتيك وإقتصادى حيث يعمل ذاتيا دون الإحتياج إلى إجراء توصيلات كهربائية أو إستهلاك تيار .
ويتمتع نظام AKSAL SYSTEM الجديد بتشغيله بدون أى خطأ وبدون حدوث أى خسائر حيث أنه يضمن إطفاء فورى و أوتوماتيك للنيران التى قد تشتعل فى أعمدة المداخن . إذ يقوم على الفور وقت حدوث إشتعال بوقف عملية سحب الهواء بنسبة ٨٥٪ . أما بالنسبة للـ١٥٪ المتبقية من سحب الهواء فهى تسمح بالتخلص من الأدخنة عن طريق الجزء العلوى للمدخنة . كذلك فإن نثر رغوة مضغوطة على جدران الأعمدة تسمح بإخماد الحريق.
وتجدر الإشارة إلى أن النظام الجديد متوافق مع جميع أنواع المداخن القياسية فضلا عن إمكانية تعديله بناء على الطلب لخدمة مختلف المنشآت التى تحتاج ذلك. وقد تم توفير النظام الجديد بضمان أربع سنوات علماً بأن عملية تجديد المادة الرغوية الخاصة بإخماد الحرائق تتم كل عامين.
هذا ويتميز نظام AKSAL SYSTEM بكونه جهاز آمن، إقتصادى ودائم الصلاحية حيث تم تصميمه وتجميعه فى ورش شركة AKSAL (فرنسا). أما بالنسبة لعملية تركيبه وصيانته فهى متاحة عن طريق أى متخصص فى تنظيف المداخن والبناء أو فى تأمين الحرائق والمراقبة عن بعد. وأخيراً فقد قام نظام AKSAL SYSTEM بالإلتزام بشروط الإختبارات المنفذة من قبل مختلف المعامل المعتمدة.

ملحوظة :
تمثل الحرائق فى فرنسا :
- أكثرمن ٣٥,٠٠٠ عملية تدخل رجال المطافئ / عام
- مئات آلاف من المنكوبين / سنوياً

تريليـيون دولار ... إجمالى الثروات الشخصية بالشرق الأوسط

نيويورك : كشف التقرير السنوى الذى تصدره دار الوساطة العالمية "ميريل لينش" بالتعاون مع "كاب جمينى أرنست يونغ" عن الثروات العالمية أنه انضم إلى نادى الأثرياء فى العالم نحو ٢٠٠ ألف شخص جديد على رغم تخبط الأسواق المالية وإنتشار الإنكماش الإقتصادى فى عدد كبير من الدول وإرتفع عدد الأغنياء فى الشرق الأوسط إلى ٢٩٠ ألف شخص يملكون نحو تريليون دولار.

وأكد التقرير السنوى عن الثروات العالمية أن عدد الأثرياء إرتفع ٣٪ إلى ٧,١ مليون شخص على مستوى الكرة الأرضية فيما زادت ثرواتهم بنسبة ٣ فى المائة تقريباً إلى نحو ٢٦,٢ تريليون دولار أو ما يعادل ٢٩,٤ تريليون يورو "الأثرياء هم الذين تبلغ موجوداتهم المالية ما لا يقل عن مليون دولار من دون احتساب الأصول العقارية وكبار الأثرياء هم الذين تبلغ موجوداتهم المالية أكثر من ٣٠ مليون دولار".

وأشار التقرير الذى نشرته صحيفة الحياة إلى أنه فى الشرق الأوسط قد إرتفع عدد الأثرياء بنسبة ٣,٦ فى المائة إلى ما يقدر بنحو ٢٩٠ ألف شخص حتى أواخر ٢٠٠١ وبقيت قسمة ثرواتهم من دون تغيير يذكر أى ما يعادل تريليون واحداً من الدولارات خلال العام الماضى.

وقد إزدادات الثروات التى يملكها أغنياء الشرق الأوسط ٢١٦ فى المائة منذ عام ١٩٨٦ ومن المتوقع أن ترتفع لتبلغ ١,٦ تريليون دولار فى أواخر ٢٠٠٦.

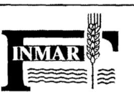
وأضاف التقرير الذى نشرته صحيفة الحياة اللندنية أن الأوضاع الإقتصادية القاسية التى سادت ٢٠٠١ أدت، كما كان متوقعاً ، إلى تأثيرات سلبية على خلق الثروات فى العالم. كما أن التوسع فى الناتج المحلى القائم، الذى كان قد بدأ بالإنخفاض فى النصف الثانى من عام ٢٠٠٠ ، وواصل إنحداره طوال عام ٢٠٠١ . وقال التقرير أن إقتصادات بلدان عدة كانت هادئة. وانزلقت الولايات المتحدة مطلع مارس الماضى فيما تمكنت أوروبا من الحصول على نمو فاتر. وتفيد تقديرات صندوق النقد الدولى، إن الناتج المحلى العالمى الحقيقى بلغ بعناء ٢,٥ فى المئة، أى أكثر من النصف بقليل من الرقم الذى بلغه فى السنة السابقة.

وأكد أنه كان لإنخفاض أسواق الأسهم العالمية نصيبها أيضاً من الأضرار التى لحقت بثروات الأغنياء عام ٢٠٠١ فقد إنخفضت القيمة السوقية الإجمالية للأسهم فى البورصات العالمية الرئيسية أكثر من ١٣٪ وإذا إستثنينا بعض الدول مثل كوريا الجنوبيا وتايلاند، لوجدنا أن مؤشرات الأسهم العالمية أقفلت العام الماضى على إنخفاض كبير. كما أن وقع هجمات سبتمبر وجه ضربة إضافية إلى أسواق عدة فى العالم كانت متدهورة أصلاً. فهبطت الأسواق وأصبحت تتخبط بطريقة خطرة، مما دفع المستثمرين إلى التخلص بسرعة من توظيفاتهم فى الأسهم من أجل الحد من خسائرهم. ولاحظ التقرير أن ٣ فى المئة من النمو الذى حصل فى ثروات الأغنياء العالمية، بلغ فقط نصف الزيادة التى كانت عند ٦ فى المئة عام ٢٠٠٠ ، وأقل بقدر كبير من الزيادة التى بلغت ١٨٪ فى عام ١٩٩٩، ويشير التقرير أيضاً إلى أن أقلية مهمة من الأثرياء ظلت تستثمر فى الأسهم طويلاً خصوصاً فى أسهم (شركات النمو الفائقة الخطر).

إن أحداث العام الماضى كان لها أثر مهدئ على المستثمرين فى العالم، فالتصفية المذعورة للأسهم التى كان قد تكهن بها البعض لم تتحقق ودفعت إضطرابات ٢٠٠١ الكثيرين من الأثرياء على طلب استشارة أصحاب الإختصاص والإتصال الشخصى المتكرر بالخبراء الماليين).

وبالنسبة إلى المستقبل (نتوقع إنتعاشاً إقتصادياً معقولاً خلال ٢٠٠٣ ، حيث من المنتظر أن ترتفع ثروات الأغنياء عالمياً بمعدل وسطى يقارب ٨ فى المائة سنوياً، لتبلغ ٣٨,٥ تريليون دولار فى أواخر ٢٠٠٦ ، وهذه التوقعات لمعدل النمو تعكس الإعتقاد بأنه، على رغم الأوقات العصيبة، فإن إجمالى الناتج المحلى وأسواق الأسهم أظهرت قدرات أساسية مهمة بالنسبة إلى الإنتعاش . وعندما تعود تلك القوة إلى الظهور ، سيعود الأثرياء مجدداً إلى الإستثمار بثقة أكبر فى الأوراق المالية الكبيرة بمخاطرها والعالية بفوائدها والتى توقد نمو ثروتهم فى السياق الطويل).

إن تقرير الثروات العالمية، وهو الدراسة السنوية السادسة، وضع الأصبع أيضاً على عدة إتجاهات قطرية. فقد لاحظ ، على سبيل المثال، أن الأثرياء فى البلدان الناشئة كانت سنتهم جيدة نسبياً ، حيث أنه مع معدلات فائدة أعلى ونمو أقوى فى الناتج المحلى وإنخفاض أقل فى أسعار الأسهم، إرتفعت ثروات الأغنياء فى البلدان خارج الدول الصناعية الكبرى بنسبة ٤,٧ ٪ مقابل ١,٩ ٪ فى الدول السبع.



LONG TERM SCHEDULE WEST BOUND FOR VESSELS DURING 2002

JULY 2002

NAME OF VSLS	VOYAGE	ETA	PORT
M/V EMPRESS DRAGON	22W	07/07/2002	PSD
M/V HYUNDAI INNOVATOR	02W	14/07/2002	PSD
M/V EMPRESS PHOENIX	23W	21/07/2002	PSD
M/V EMPRESS SEA	23W	28/07/2002	PSD

* * LONG TERM SCHEDULE NORTH BOUND AND U.S.A PORTS VESSELS DURING 2002

JULY 2002

NAME OF VSLS	VOYAGE	ETA	PORT
M/V LIONS GATE BRIDGE	06W	01/07/2002	PSD
M/V MING PROMINECE	025W	07/07/2002	PSD
M/V VENUS BRIDGE	11W	08/07/2002	PSD
M/V SCI ASHA	26W	14/07/2002	PSD
M/V MERCURY BRIDGE	13W	15/07/2002	PSD
M/V AMBASSADOR BRIDGE	027W	21/07/2002	PSD
M/V JUTTER BRIDGE	11W	22/07/2002	PSD
M/V CRYSTAL I	28W	28/07/2002	PSD
M/V TSING MA BRIDGE	02W	29/07/2002	PSD

YANG MING LINE
陽明海運股份有限公司

** LONG TERM SCHEDULE FOR VESSEL DURING 2002 INDIAN CONTINENTAL/FAR EAST/USA WESTCOAST AND JAPAN PORTS

JULY 2002

NAME OF VSLS	VOYAGE	ETA	PORT
M/V CRYSTALI	21E	03/07/2002	PSD
M/V CHISWICK BRIDGE	04E	06/07/2002	PSD
M/V EMRESS HEAVEN	13E	06/07/2002	PSD
M/V RAINBOW BRIDGE	22E	10/07/2002	PSD
M/V FRANC	02E	13/07/2002	PSD
M/V GOLDEN GATE BRIDGE	66E	13/07/2002	PSD
M/V LT GREET	23E	17/07/2002	PSD
M/V LIONS GATE BRIDGE	06E	20/07/2002	PSD
M/V EMPRESS DRAGON	22E	20/07/2002	PSD
M/V INDIA LOTUS	24E	24/07/2002	PSD
M/V HYUNDAI INNOVATOR	02E	27/07/2002	PSD
M/V VENUS BRIDGE	11E	27/07/2002	PSD
M/V MING PROMINEBCE	25E	31/07/2002	PSD

الإسكندرية : ٢ شارع فرناند عاداه / المسلة، محطة الرمل ت/ ٤٨٦١٢٣٩- /٤٨٧٣٩٥١/ ٤٨٧٣٠٧٨ - ٤٨٦٢٥٠٠

فاكس/ ٤٨٤٠٧٥٧ / ٤٨٤٧٢٦٦ تلكس/ ٥٤٦٣٠ / ٥٤٤١٨ اسكندرية

مكتب بورسعيد: ١٣ شارع الجمهورية تليفون: ٠٦٦/٣٥٩٨٨٥ - ٠٦٦/٣٥٩٧٧٥ فاكس: ٠٦٦/٣٣٦٦٤٥

مكتب دمياط بجوار شركة الحاويات تليفون وفاكس / ٣٢٠٢٢١ (٥٧)

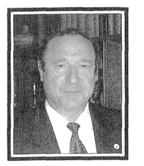
الفروع : القاهرة - بورسعيد - السويس

THE IMO AND ITS "MODUS OPERANDI"

Part I

By Mr/ Fernando Plaza

Spanish National Adviser Of The Maritime Administration Of Spain



Safety and the protection of the marine environment are nowadays high in the minds not only of the politicians but of the public opinion at large. However, little is known about how the international maritime community and the shipping sector in general put order in their business. Central to this is a small, but highly reputed Organization which"motto" is Safer Ships and cleaner Oceans.

A Convention establishing the International Maritime Organization (IMO) was adopted in 1948 by the United Nations Maritime conference. The convention, then known as the Convention on the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, (IMCO) entered into Force on 17 March 1958 The new organizations with Headquarters in London, was inaugurated on 6 January 1959 when the Assembly held its first session.

The purposes of the Organization, as specialised agency of the United Nations system, are to provide machinery for co-operation among Governments in the field of govermental regulation and practices affecting shipping engaged in international trade and to encourrage and facilitate the general adoption of the highest practicable standards in matters cencerning maritime safety, efficiency of navigation and prevention and control of marine pollution from ships. The Organization is also empowered to deal with administrative and legal matters related to these purposes.

It should be noted that as of today, IMO has 162 Member States and two Associate Members which participate in its work through the main organs of the Organization consisting of an Assembly, a Council and four main Committees: the Maritime Safety Committees, the Marine Environment Protection Committees; the Legal Commitee; and the Technical Co-operation Committee. There is also a Facilitation Committee and a number of Sub-Committees as subsidiary bodies of the main technical committees.

The Secretariat of IMO consists of the Secreatary-General, William A O'Neil (Canada), and about 300 personnel based at the headquarters of the Organization in London .

Contributions to the IMO budget, at about 19 mf sterling annually, one of the smallest in the UN system, is based on aformula which is different from hat used in other United Nations agencies. The amount paid by each Member State depends primarily on the grosstonnage of its merchant fleet. The top ten contributors are, in this order: Panama, Liberia, Japan, Bahamas, Gereece, USA, Malta, Cyprus, Norway, and Singapore.

It took ten years for the IMO Convention to enter into force and by the time IMO came into existence in 1958, several important international conventions had already been developed,including the international Convention for the Safety of Life at Sea of 1948, the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil of 1954 and treaties dealing with load lines and the prevention of collisions at sea. IMO was made responsible for ensuring that the majority of these conventions were kept up to date. It was also given the task of developing new convention as and when the need arose.

The creation of IMO coincided with a period of tremendous change in world shipping and the Organization was kept busy from the start, practically up to today, developing new conventions and ensuring that existing instruments kept pace with changes in shipping technology. It is now responsible for more than 40 international conventions and agreements and has adopted numerous protocols and amendments to existing instruments.

The development of a convention, whis in reality is an international treaty, is not a straightforward matter, and a careful step by step approach has to be followed. As per its mandate, the part of the process with which IMO as an Organization is most closely involved is the adoption of international instruments. IMO has six main bodies concerned with the adoption or implementation of conventions. The Assembly and Council are the main organs, and the committees involved are the Maritime Safety Committee, Marine Environent protection Committee, Legal Committee and the Facilitation Committee.

Developments in shipping and other related industries are discussed by Member States and Organizations in consultative status, in these bodies, and the need for a new convention or amendments to existing conventions can be raised in any of them. Normally the suggestion is first made in one of the committees, since these meet more frequently than the main organs. If agreement is reached in the committee, the proposal goes to the Council and, as necessary, to the Assembly. if the Assembly or the Council, as the case may be, gives the authorization to proceed with the work, the committee concerned considers the matter in greater detail and ultimately, with the assistance of its subsidiary bodies, draws up a draft instrument.

Work in the committees and sub committees is undertaken by the inernational experts, representatives of Member States and of the consultative organizations of the Organization. Many of these organizations have direct experience in the various matters under consideration, and are therefore able to assist the work of IMO in practical ways.

The draft convention which is agreed upon is reported to the Council and Assembly with a recommendation that a conference be convened to consider the draft for formal adoption. Initations to attend such a conference are sent to all Member States of IMO and also to all States which are members of the United Nations or any of its specialized agencies. These conferences are therefore truly global conferences open to all Governments who would normally participate in a United Nations conference. All Governments participate on an equal footing. In addition, organizations of the United Nations system and organizations in official relationship with IMO are invited to send observers to the conference to give the benefit of their expert advice to the representatives of Goverments.

Before the international diplomatic conference opens, the draft convention is circulated to the invited Goverments and organizations for their comments. The draft convention, together with comments thereon from Governments and interested organizations is then closely examined by the conference and necessary changes are made in order to produce a draft acceptable to all or the majority (since the text is adopted normally by consensus avoiding the need of voting) by of the Governments present. The convention thus agreed upon is then adopted by the conference and deposited with the Secretary General who sends copies to Goverments. The convention is opened for signature by States, usually for a period of 12 months. Signatories may ratify or accept the convention while non **signatories may accede.**

To be continue



آخر أخبار هيئة قناة السويس

كتب محمد حسين صالح

أعلن الفريق أحمد علي فاضل رئيس هيئة قناة السويس بأن هيئة قناة السويس تولى إهتماماً كبيراً بالمحافظة على البيئة وخلوها من التلوث وتشجع السفن الصديقة للبيئة وهى السفن ذات البدن المزدوج التى إذا تعرضت للإصطدام لا يصل تأثير الصدمة إلى المحركات أو خزانات الوقود بالتالى لا تتسرب الملوثات للمياه وهذه هى سفن المستقبل حيث لن تسمح الموانى باستقبال أى سفن أخرى غير هذه السفن فى ٢٠١٥ وتمنح الهيئة ٢٪ تخفيضاً فى رسوم العبور لهذه السفن أما السفن ذات الصهاريج المنفصلة تمنح تخفيضاً قدره ٤٪ من رسوم العبور منذ عام ١٩٩٤ وقد إستفادت من هذا التخفيض ٢٤٨٩ سفينة بلغت حمولتها الصافية ١٥٥ مليون طن وحققت إيرادات تقدر ٤٥٨ مليون دولار خلال الثمانى سنوات الماضية هذا وتفرض هيئة قناة السويس عقوبات وغرامات مالية عالية ضد أى سفينة تتسبب فى تلويث القناة.

وأكد الفريق فاضل علي إلتزام هيئة قناة السويس بواجبها فى حماية القناة من التلوث حيث أن هناك عمليات مراقبة ومتابعة مستمرة لأى عمليات تلوث تقوم بها أى سفينة تعبر القناة.

هذا وقد تم الإنتهاء من تطهير ١,٧ مليون متر مكعب فى بحيرة التمساح من حجم العمل البالغ ١,٧٥٠ مليون متر مكعب وبتكلفة ٥٠ مليون جنيه فى المنطقة المواجهة للأندية والشواطئ الشعبية غرب بحيرة التمساح وقد تم الإنتهاء من تطهير المنطقة المطلة على شواطئ الأندية والقرى السياحية

تحسن ملحوظ فى إيرادات القناة

شهدت إيرادات قناة السويس تحسناً فى متوسط الإيراد اليومى للقناة فى شهر إبريل مقارنة بشهور مارس حتى نوفمبر الماضى.

ويعتبر إيراد شهر إبريل أعلى متوسط إيراد يومى منذ أحداث ١١ سبتمبر وتأتى هذه الزيادة نتيجة زيادة حركة وعبور سفن الصب فضلاً عن إرتفاع أعداد السفن السياحية العابرة للقناة نتيجة التخفيضات التى منحتها القناة لهذه السفن بهدف تنشيط السياحة وكانت نسبة الزيادة فى إيرادات إبريل عن ديسمبر العام الماضى ٥,٥ ٪.

هذا وقد أدت جهود وزارة التجارة الخارجية والنقل بإلغاء رسوم عبور مخاطر الحرب بقناة السويس على السفن العابرة للقناة من وإلى البحر المتوسط ستؤدى إلى زيادة معدلات السفن العابرة للقناة حيث سيعمل هذا على جذب أعداد أكبر من السفن لعبور القناة بعد أن غير كثير منها مسارها فى القناة لتجنب رسوم التأمين العالية.

عبور كابتن جنيوس من أكبر ناقلات البترول القناة

عبرت قناة السويس ناقلة البترول العملاقة كابتن جنيوس وبلغت حمولتها القصوى ٥١٦ ألف طن وسددت رسوماً بلغت ٢٢١ ألف دولار وتعد الناقلة كابتن جنيوس من كبرى ناقلات البترول فى العالم ونجاح عبور هذه الناقلة يرجع إلى جهود إدارة القناة بالوصول إلى غاطس ٦٢ قدماً مما سمح بعبور هذه النوعية من الناقلات العملاقة ويسمح غاطس ٦٢ قدماً بعبور الناقلات حتى حمولة ٢٠٠ ألف طن بكامل حمولتها.

وأكد الفريق فاضل على أن هيئة القناة تسعى جاهدة للوصول إلى غاطس ٧٢ قدماً فى عام ٢٠١٠ بما يسمح بعبور ٩٠ ٪ من أسطول الملاحة العالمى.

وأضاف فاضل أن الخدمات التى تقدمها هيئة قناة السويس للسفن العابرة للقناة قد تطورت إلى أعلى مستوى أدت بالوصول بالقناة للمرتبة الأولى فى العالم بالنسبة للممرات الملاحية سواء من ناحية تأمين السفن العابرة أو الخدمات لتى تقدمها من وسائل إنقاذ ومعدات الإصلاح فى ترساناتها المنتشرة



الفريق أحمد على فاضل

فى مدن القناة بالإضافة إلى أقصى درجات الأمان بأحدث أنظمة المراقبة الإلكترونية فى العالم لمتابعة السفن العابرة للقناة من ٣٠ كيلو خارج القناة حتى دخولها القناة.

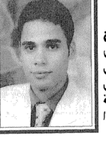
بدأت هيئة قناة السويس فى إعداد الدراسات الهندسية لإقامة تفريعه جديدة للقناة بطول ٢١ كيلو متر لتتصل بالتفريعة القديمة الموجودة بالدفرسوار مما يؤدى إلى إختصار فترة عبور السفن للقناة إلى ١١ ساعة من ١٥ ساعة وتهدف إنشاء التفريعة الجديدة مواجهة الأزمات الطارئة التى قد تحدث فى المجرى الملاحى للقناة.

وأكد فاضل أنه لا يوجد تعارض بين التفريعة ومشروع تطوير القناة الذى يستهدف الوصول إلى غاطس ٧٢ قدماً فى عام ٢٠١٠ والتفريعة الجديدة رسالة للعالم واضحة بأن إدارة القناة تسعى إلى التطوير والتقدم المستمر لتظل القناة أقصر وأرخص ممر ملاحى عالمى بين الشرق والغرب.

القلق .. والرقص فوق رمال متحركة

تقديم : أيمن الجبالى

ليسانس آداب ودبلوم الدراسات العليا كلية التربية جامعة اسكندرية



توسعت الحياة الإنسانية وتشعبت وتعقدت وتداخلت مع بعضها البعض. ومع هذا التوسع والتداخل إزداد طموح الإنسان وتشائم الناس وتفائلوا كلٌ يسعى ويجتهد ليبحث له عن مكان فى هذا العالم. الكل يريد ذلك دون أن ينظر إلى قدراته وميوله وإتجاهاته. ويظل الإنسان وهو يبحث ويسعى يسيطر عليه شىء خفى لا يدركه يجعله يغير هذا الطريق ويعدل عن هذه الفكرة شىء يؤرقه. إنه القلق ذلك الشىء الذي ينسج خيوطه مع أشعة الشمس ويذوب ضوئه فى ضوء القمر وتسير نسماته العليله ليتنفسها الناس دون أن يدروا أن هذا الهواء يسمم أبدانهم وعقولهم.

وإذا أبحرنا أكثر داخل العلاقات الإنسانية المتعددة داخل المجتمع الذى نعيش فيه وكثير من المجتمعات نجد أن الرجل يكتنفه القلق فى عمله فى ظل الظروف الإقتصادية المتردية وجمود سوق العمل وظهور مسميات مثل العولمة والغزو الثقافى والجات.

*والشاب قلق على مستقبله التعليمى والمهنى بسبب غياب التنسيق بين التعليم وإحتياجات المجتمع وضعف كفاءته وكونه غير كاف وإعتماد نظام القبول فى الجامعات على مجموع الدرجات فى الثانوية العامة، فالطالب يوجه إلى الكلية التى يسمح مجموعه بدخولها بغض النظر عن إمكاناته وقدراته الشخصية. مما يجعله فى حالة قلق مستمر قبل الإلتحاق بالجامعة وبعد الدراسة بها.

*والفتاة داخل الأسرة يكاد يقتلعها القلق من جذورها فتأخر سن الزواج وإنتشار "العنوسة" بين الجنسين نتيجة مغالاه الآباء فى كثير من الأمور وإستحداث عادات مرهقة وإلتزامات بين الأزواج وزيادة حالات الطلاق وتفشى ظاهرة الزواج العرفى بين الجنسين لدرجة أن الدولة سنت القوانين والتشريعات التى تحدد تلك العلاقات وما ينتج عنها من أضرار للفتاة التى تقع فى براثن تلك العلاقات.

*والمرأة داخل الأسرة والتى عليها بناء المجتمع وهى الضمير الذى تستقى منه مبادئنا ونسكب منه على أسماعنا وأمام أعيننا صوت الحكمة وصور الوفاء. نجد تلك المرأة يسيطر عليها القلق وكأنه غول يحاول أن ينشر عباءته على الفريسة قبل إبتلاعها فهى من هول ما تسمع وما تشاهد تحاول جاهدة الحفاظ على الأسرة وربط أواصر الصلة بين أفرادها وهى فى سبيل ذلك قد تأخذ طريقاً يبتعد بعض الشىء عن الصواب فبمجرد أن يتقدم لأبنتها خطيباً نظرت إلى إمكاناته حتى وإن تباعدت بينهم المسافات وتفارقت الثقافات وأشتعلت رأسه شيباً إن كان قد جاوز حد الغنى معتقدة بذلك أن الجانب المادى وحده دون غيره هو الذى يزيد تلك الصلة. ولا أغالى إذا قلت أن القلق قد تخلل إلى طبقات المجتمع نفسه فالطبقة الكادحة هى فى قلق مستمر تحاول أن تدرك الطبقة المتوسطة والتى تسعى بدورها إلى إيجاد مكان لها بين الطبقة الغنية أما هذه الطبقة الغنية فهى فى قلق مستمر لتهديد تلك الطبقتين لها.

– فالقلق إذن كثير الحدوث فى حياتنا اليومية فحياة الإنسان لا تخلو من القلق فحينما يواجه الفرد مشكلات أثناء تحقيق أهدافه ويصعب عليه حلها ينتابه القلق ولكنه قلق طبيعى ، بل أكثر من ذلك أن هذا القلق الطبيعى فى صورته البسيطة يؤدى إلى الحرص والحذر والحيطة.

– فالقلق حالة من الخوف الغامض الشديد الذى يتملك الإنسان ويسبب له كثيراً من الكدر والضيق والألم- فالشخص القلق يتوقع الشر دائماً ويبدوا متشائماً ويتشكك فى كل ما يحيط به. أو هو حالة من التوتر الشامل والمستمر نتيجة توقع تهديد خطر فعلى أو رمزى قد يحدث ويصحبه خوف غامض وأعراض نفسية جسمية أو هو إنفعال مركب من الخوف وتوقع الشر والخطر والعقاب غير أنه يختلف عن الخوف فالقلق قد يكون من خطر غير مؤكد الوقوع كخوف الطالب من نتيجة الإمتحان أو المذنب من إفتضاح أمره أو المريض من الموت.

ويختلف القلق عن الخوف من ناحية أخرى فالقلق خوف محبوس لا يستطيع الإنطلاق فى مجراه الطبيعى كالهرب أو الإختفاء أو الهجوم فهو إنفعال مؤلم لم نشعر به حين لا نستطيع أن نفعل شيئاً حيال موقف عنيف يهددنا بالخطر.

ويرى بعض علماء النفس أن أساس القلق هو إدراك الفرد بأن حياته محدودة ولابد أن تنتهى بالموت مما يهدد خططه المستقبلية ومدرسة التحليل النفسى لها رأياً لابد من ذكره حيث أنها ترى أن القلق منشؤه التعارض بين مبدأ اللذه ومبدأ الواقع. وهذا التعارض يؤدى إلى الإحباط، ويرى فرويد أن الخبرة المؤلمة التى تتمثل فى الصعوبات الفسيولوچية والإحساسات البدنية المصاحبة لعملية الميلاد نموذج تنشأ على نسقه حالات القلق بعد ذلك.

– والقلق من وجه النظر المرضية ينشأ من عجز الفرد عن حل صراعه بالطريق المباشر أو بواسطة إحدى وسائل التعويض وبذلك يكون القلق هو نقطة البداية لكل ألوان سوء التوافق وإضطراب الشخصية ويلاحظ أنه إذا زادت هوة القلق إلى درجة تعوق توافق الفرد أصبح حالة عصبية.

أنواع القلق:

١-القلق الموضوعى : وهو عبارة عن رد فعل لإدراك خطر خارجى أو أذى يتوقعه الشخص ويراه مقدماً ويطلق عليه أحياناً القلق الواقعى أو القلق السوى مثال القلق المتعلق بالنجاح فى إمتحان أو عمل جديد أو الإقدام على الزواج.

٢- القلق العصابى : وهو رد فعل لخطر غريزى داخلى، فهو داخلى المصدر وأسبابه لا شعوريه مكبوته غير معروفه فالفرد لا يعرف له أصلاً ولا يستطيع أن يحدد له مبرراً موضوعياً أو سبباً صريحاً واضحاً وتظهر أعراضه فى شدة التوتر والخجل وزيادة الحساسية لرأى الغير.

– والشخص القلق كثيراً ما يحمل معه مثيرات صراعه التى هى فى أصلها شعور قوى بعدم الأمن الناشئ عن تهديد النزعات والرغبات اللاشعورية غير المرغوبة مما يعوقه عن إتخاذ قراراته بسرعه ، ويخشى الخطأ فى هذه القرارات ومن الأعراض النفسية الأخرى لهذا القلق سرعة الإهتياج وضعف القدرة على التركيز وشرود الذهن والهبوط بين آن وآخر مع فقد الشهية للطعام وأرق وأحلام مزعجة وتنتاب الفرد نوبات بكاء أو نوبات عدوانية. أما الأعراض الجسمية التى تصاحب حالات القلق العصابى فهى أعراض الخوف ، إضطراب التنفس ، إنقباض القلب، إرتفاع ضغط الدم مع شحوب وعرق وإرتجاف ، ودوار شديد، وكثرة فى التبول وإسهال وإنتفاخ فى البطن... إلخ

٣- القلق الخلقى او الذاتي : وهنا يكون مصدر الخطر داخلياً يشعر الفرد بوجوده فالإنسان لا يخاف فقط من القنابل أو المرض أو من فقد عمله بل يخاف أيضاً من ضميره حين يهم بالقيام بعمل غير مشروع ويخاف من إنطلاق دوافعه المحظوره والجنسية والعدوانية حين تلح فى الإشباع وهنا لا يستطيع الإنسان الهروب من نفسه وبالتالى يشعر بالقلق فالقلق هنا ينشأ نتيجة لإحباط دوافع الذات العليا إذ ينشأ نتيجة إحساس الإنسان بالذنب وشعوره بمخالفة الأهداف الأخلاقية للأنا الأعلى فيخاف من ضميره حين يخالف تلك الأهداف.

وفى النهاية لابد لنا ان نفهم انفسنا ونفهم الآخرين فالشخص المتمتع بالصحة النفسية نجده مرحاً فى حياته نشطاً يساهم ويعمل وينتج وينسجم مع الآخرين ويجب علينا ان نطهر قلوبنا وعقولنا ويكون العطاء هدفنا والصدق شعارنا والحب هو ركبنا الذى نصل به إلى شاطئ النجاه.

***

محطات وأخبار

شبكات الإتصالات والبرمجيات المصرية بالأرقام

أعلن الدكتور أحمد نظيف وزير الإتصالات والمعلومات المصرى فى المنتدى الصحفى لسوق المال الذى عقد بالقاهرة- إن مصر لديها أحدث شبكة إتصالات على مستوى العالم، وذلك بعدما أرسى الرئيس حسنى مبارك أول برنامج وطنى للتنمية التكنولوچية عام ١٩٩٩ والتكليف بوضع خطة لتحقيق ذلك فى أول عام ٢٠٠٠، وقد تم وضع الخطة التى إعتمدت على أربع محاور مهمة تتمثل فى:

-تطوير البيئة الأساسية

-تنمية صناعة الإتصالات والمعلومات .

-تنمية الموارد البشرية الخاصة بهذه الصناعة.

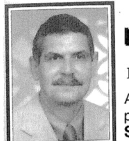
-تحفيز الطلب الوطنى على خدمات هذه الصناعة.

وأشار الوزير إلى أن حجم الإستثمارات التى تم إنفاقها خلال العشرين عاماً الماضية على تحديث شبكات الأتصالات بلغت ٣٠ مليار جنيه وأنه تم إنشاء أول قرية ذكية للإتصالات والتسويق لها حول العالم، وأن هناك ٦٠٠ شركة تعمل فى مجال تكنولوچيا المعلومات ويعمل بها ٢٠ ألف مصرى، وتم تصدير ما قيمته مليار دولار من البرمجيات العام الماضى، ومن المتوقع مضاعفة هذا الرقم العام الجارى خاصة بعدما إرتفع حجم الإستثمارات فى مجال تكنولوچيا المعلومات من ٣٠٠ مليون جنية عام ١٩٩٩ ليصل إلى مليار و ٥٠ مليون جنية بجانب توفير ٢٠ ألف فرصة عمل.

تعاون فى مجال التشييد بين مصر والعراق

تم فى بغداد الاتفاق بين مصر وبغداد للتعاون فى مجال المشروعات الإنشائية والسكانية والخدمية والتخطيط والتنفيذ لمشاريع الطرق والجسور والأنفاق والمجتمعات الصناعية والمستشفيات والمياة والصرف الصحى والأبنية العامة فى كلا البلدين، ويتضمن الإتفاق تبادل الزيارات بين المختصين والخبرات فى مجال التعليم الفنى والتدريب المهنى وتأهيل الفنيين والمهنيين فى النشاطات التى تتطلب مشاريع البناء والتشييد، وسيتم تشكيل فريق عمل مشترك-فور التصديق على الإنفاق-لمتابعة تنفيذه وتقويم ما يتم إنجازه مرحلياً كل ثلاثة أشهر.

VESSEL TRAFFIC SERVICES IN GULF OF SUEZ BETWEEN IMPOTANCE AND COST-BENEFIT ANALYSIS



BY: AMR GAMAL ELDIN IBRAHIM ATTALLAH

Athesis submitted to th Arab Academy for Science and Technology and Maritime Transport in partial fulfillment of the requirements for the award of the degree of **MASTER OF SCIENCE** in Maritime Transport Technology (Fleet Operating Management)

Supervisors

Dr.SAAD MESBAH ABDELRAHMAN
Professor, College of Maritime Transport & Technology

Capt. MOHAMED YOUSSEF TAHA
Senior lecturer, College of Maritime Transport & Technology

Arab Academy for Science & Technology & Maritime Transport

ABSTRACT

It has been proven in literature that the human error is the main cause of casualties. Vessel casualties and their consequences such as the huge material losses to vessels involved, damage to marine constructions, rare coral reefs and marine environment, in addition to human injuries and losse of lives usually lead to negative effects on any national economy. A major accident involving a crude oil tanker for example would involve beach pollution and adverse effects on fishing and marine life.

The Gulf of Suez together with the international waterway extension of Suez canal, form one of the most important world wide waterways linking the Eastern and Western cultures and trade. The Gulf of Suez is the southern gateway to the Suez Canal, whose shipping is the country's most important source of foreign revenue.

The key hazards in the Gulf of Suez result from limited width of navigational channel, dangerous reefs and shoals, oil and gas installations, high volume of traffic, movements of oil-rigs, crossing traffic of supply boats and tankers, overtaking vessels and finally inattention on the part of mariners. These hazards result in a high risk of grounding,ramming and collision between ships.

The Vessel Traffic Services (VTS) system is commonly proposed to minimize these vessel casualty consequences, promote safe navigation, increase transportation efficiency, protect marine oil constructions and protect marine environment.

Therefore, it was important to install a Vessel Traffic Services System in the Gulf of Suez especially with the increase in world trade ships passing Suez Canal. Despite the importance of the on-going VTS project in GOS from the technical point of view, there were no earlier studies in literature in any VTS project established in Egypt that considered cost-benefit approach to indicate the value of establishing such a project at least from the economical point of view. it is then important to establish a reasonable estimate of the likely benefits of installing a new VTS system in the GOS.

This study is considered to the first VTS study to estimate the net benefit (in monetary value) of implementing a VTS system in the GOS using acost-benefit aproach. Several approaches of cost-benefit analysis were reviewed to select an appropriate scheme.

The results of the cost-benefit analysis based on 12 Years of operation proved that the net benefit of implementing such a systemis positive, giving a net surplus US$ 92.827.401. When applying sensitivity analysis to the under/over- estimate conditions of the VTS cost-benefit, the net benefit of the project is always positive no matter of any decrease in benefit or increase in costs by 50%. The profitability index (the ratio between the total benefit to the total cost) is always greater than one even when applying sensitivity analysis. This concludes the importance of implementing such a VTS system in the Gulf of Suez both from the technical and economical point of view.

Results of Cost-Benefits analysis on Gos, VTS system

Total Benefit=US$ 172.965.017
Initial investment +O&M cost= US$ 80.137.616
Net Benefit=Us$ 92.827.401

Results of sensitivity analysis on GOS, VTS system

Case (1): 50% increase in the estimated VTS cost
Net Benefit =US$ 52.758.594
Case (2): 50% decrease in the total benfit Net Benefit =US$ 39.084.341
Case (3): 50% increase in the total benfit Net Benefit =US$277.528.253
Results of Profitability Index Method (PI)

Case	PI
VTS cost-benefit analysis.	2.16
a)50% increase in total co	1.44
b)50% decrease in total benefits	1.49
c)50% increase in total benefits.	4.46

Conclusion

Nevigation in special areas such as Gulf of Suez requires intensive awareness due to high density of traffic, restricted navigation routes, abundance of coral reefs and maritime oil installations, under water pipelines, cables, cross traffic of supply and service boats and restricted visibility either due to weather conditions or due to the reflection of the glare of oilrig's lights, As a result of all these difficulties securing of navigation n the Gulf of Suez became an impotant issue and of real need.

Continuing efforts are always taken by the Egyptian maritime authorities to develop aids to navigation in the Gulf of Suez to secure navigation and safety of ships and oil installations, however, ship casualties in the Gulf still occur.

The implemenation of such a VTS system in the Gulf of Suez will play an importnt role in improving safery of navigation in the Gulf. THe Gulf of Suez will play an important role in improving safety of navigation in sthe Gulf .The Gulf of Suez VTS system will also assist the Suez Canal authority with timely and precise data on ships approaching the Canal from the south and by facilitating orderly dispersal of the south-bound convoy leaving the Canal at Suez. This will reduce congestion and traffic delay and will make the Canal route more attractive to international shipping with consequent benefits to the Egyptian economy. The VTS in the Gulf of Suez will also provide valuable data to shore-side operatins, these include notification to ports and harbours of traffic entering and leaving their wters, waiting at anchor, pilotage activities, etc. the efficient transfer of such an accurate data can greatly improve commercial performance, facilitating quick and accurate generation of invoices and other commercial activities, record keeping, etc.

There is no doubt that this on-going VTS project in the Gulf of Suez is of great importance from the maritime point of view, but in this study it was the first time to investigate and apply such an approach to quantitatively and ualitatively estimate the net benefit and the economic agian of such avital Egyptian VTS project. The importance of applying cost-benefit analysis is to evaluate the degree of benefits money wise, which in some locations may indicate the economical necessity to modify the designed systems and choose the appropriate elements.

The total benefit of implementing a VTS ststem in the Gulf of Suez during the project's life cycle in US dollars is US$ 172.965.017. The total cost was evalated as US$ 80.137.616, thus, the net benefit is nearly equal to the total cost. the sensitivity analysis for different scenarios also confirms the study results.

It worth mentioning that the study neglects evaluating tourism losses, commercial fish species losses and marine bird and mammal losses because no accurate data was available to economically evaluate it, which if available it , which if available would increase the net benefit.

The study provides a scientific basis for evaluating the net benefit of any future project and will act as amodel for similar studies in other areas of a national interest.

Recommendations

- In each area along the Egyptian costs where the implementation of a new VTS system is considered, aproper cost/benefit analysis, including risk assessment, is always recommended to convince with the appropriate design the government authorities and decision makers.
- VTS services have to meet the customere needs.
- Pilotage organizations facing the reality of the commercial pressure for change and good management techniques by competent authorities has to cooperate and work positively with the new VTS system.
- A technical committee should be established for monitoring and evaluating the effectiveness of such system performance, especially at the first stges of operating VTS in the GOS.
- The establishment of a steering committee with members from all concerned authorities in the Gulf of Suez to study recommendations arising while operating the VTS system.
- Authorities have to develop its own specific rules and regulations most suitable for the functions being performed and the conditions related to its geographical and traffic features.
- VTS regulations and procedures should be improved so as to provide suitable measures to monitor, supervise, and menagethe navigation in the Egyptian waterways.
-The implemenatation of emergency contingency plans that defines responsibilities and procedures for each concerned authority and coordination betwwen them.
-The Egyptian authority should promulagate clear operation procedures for each VTS center under normal and emergency conditions, train the staff in these procedures and develop rcords to ensure compliance.
- An urgent proposal should be initiated to the IMO for adopting a "Mandatory Reporting System" in the Gulf of Suez to furthersupport the Gulf VTS system.
- The Gulf of Suez VTS should be interfaced through a network with the existing Suez port, Suez Canal and Alexandria VTS, and with any other VTS planned to be implemented along the Egyptian coasts. Also the Gulf of Suez VTS should interface with other VTS in neighbor countries and -with other VTS in other Arabian and African countries in order to allow a smooth handover of vessels as they enter or leave the area.
-The maintenance of the installed system must be done to a high standard of reliability and availability .
-Continuous upgrading VTS equipments to the latest technology developments in order to increase the effectiveness of the system.
-Despite the great help the researcher obtained from all the Egyptian authorities, but data banks and databases for maritime transport need a lot of effort to be updated and to include all scattered maritime data from different sources and make it available at least for researchers and all concerned parties in the maritime transport field.

أجندة إنترناشيونال

* يجتمع المجلس الأعلى للموانى المصرية فى أوائل يوليو الجارى لمناقشة الدراسة التى قام بها معهد تخطيط هيئة النقل والخاصة بإعادة هيكلة الموانى المصرية بتكلفة ٧٥ مليون جنيه لتحسين الأداء الإقتصادى وزيادة القدرة التنافسية.
* تعقد الجمعية العامة لإتحاد النقل الجوى أول يوليو الجارى فى شنغهاى بالصين لأول مرة فى تاريخ الإتحاد.
* تستعد الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا لتنظيم الأوليمبياد العربى الأول للمعلوماتية الذى سيعقد فى الثانى من شهر يوليو الجارى ويتزامن مع معرض الحاسب الآلى الذى تشترك فيه مجموعة من شركات تكنولوچيا المعلومات والحاسب الآلى المحلية والدولية.
* يفتتح جان جاك إياجون وزير الثقافة الفرنسى والدكتور ناصر الأنصارى مدير عام معهد العالم العربى فى الثقافة من شهر يوليو الجارى معرض القدس الشريف المقام بمقر المعهد بباريس ويتضمن المعرض صوراً فوتوغرافية نادرة للقدس عن الفترة من عام ١٨٩٠ وحتى عام ١٩٢٥ .
* يقام بقاعة المؤتمرات بمدينة نصر فى الفترة من ٤إلى٧ يوليو الجارى أكبر معرض للآثاث والديكور.
* ينظم المجلس المصرى للشئون الخارجية بالتعاون مع المعهد الملكى للشئون الدولية فى لندن "شتهام هاوس" يوم ٨ يوليو الجارى ندوة دولية حول مستقبل الصراع الفلسطينى الإسرائيلى والدور المنتظر من مختلف الأطراف المعنية لتحقيق تسوية سلمية سريعة لهذا الصراع.
* تقيم مكتبة الإسكندرية معرضاً دولياً للكتاب فى منتصف شهر يوليو الجارى ولمدة ثلاثة أسابيع ويتزامن إقامة هذا المعرض مع إعلان مدينة الإسكندرية عاصمة للثقافة العربية هذا العام، وسيتم إقامة هذه المعرض سنوياً".
* يقام فى دبى خلال شهر يوليو الجارى معرضاً خاصاً عن المطارات تعرض فيه البحرين مشروعها الخاص بتوسيع مطارها الدولى بتكلفة تصل إلى ٧٠٠ مليون دولار.
* يعقد في اليونان يوم ١٦ يوليو الجارى مؤتمر وزراء البيئة للدول الأرومتوسطية ويحضره أكثر من ٩٠ وزيراً وكبار المسئولية فى المجالات البيئية وسيناقش المؤتمر سبل حماية البيئة كمجال مهم من مجالات التعاون والعمل على تحقيق الإندماج البيئى والتنمية المستدامة.
* تعقد ورشة عمل بالقاهرة فى الفترة من ٢١ إلى ٢٤ يوليو الجارى وذلك تنفيذاً لتوصية الندوة التى نظمتها أمانة المرأة بمحافظة البحر الأحمر تحت رعاية المحافظ .
* تحتفل وزارة الثقافة المصرية بالذكرى الخمسين لثورة يوليو المجيدة، ويستمر الإحتفال لمدة عام إعتباراً من ٢٣ يوليو الجارى، ويتضمن إصدار ميلوجرافيا كاملة عن الثورة وقائدها جمال عبد الناصر، وإعداد فيلم تسجيلى عن قادة الثورة، وستعقد ندوة دولية حول الثورة بجانب ندوات وإحتفالات فنية ، كما تنظم دار الأوبرا إحتفالية مساء يوم ٢٣ يوليو الجارى.

حركة الموانى المصرية عن شهر أبريل ٢٠٠٢

بيان الواردات

الكمية بالألف طن

البيـــان	الإسكندرية الدخيلة	بورسعيد والعريش	دميـــاط	السويس والأدبية	سـفاجا	نويبع	الإجمالى
بضاعة عامة	٥٨٦,١٠	٧١,٠٦	٨١,٧٩	٧٢,٠٨	٠,٣٤	٣,٥٥	٨١٤,٩١
صب جاف	٧٨٢,٨٠	١٢٦,٠٠	٣٤٩,٤٢	١٤٥,٩٥	٦٣,٠٠	٠,٠٠	١٤٦٧,١٧
أتربة وخامات معدنية	٥٢٢,٥٠	١,٠٧	٣٧,٩٨	١,٥٠	٥٢,٥٠	٠,٠٠	٦١٥,٥٦
بضاعة ذات طبيعة خاصة	١٣٥,٤٠	٠,٠٠	٤٣,٨٦	٣٥,٣٠	٠,٠٠	٠,٠٤	٢١٤,٥٩
أسمدة وأملاح	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠
صب سائل	٧٣,٦٠	٠,٠٠	١٥,٣٨	٥٢,٨٦	١,٠٥	٠,٠٠	١٤٢,٨٨
إجمالي عام	٢١٠٠,٤٠	١٩٨,١٤	٥٢٨,٤٢	٣٠٧,٦٩	١١٦,٨٩	٣,٥٨	٣٢٥٥,١١
ترانزيت	٢,٣٠	٢٢٢,١٨	٢٥٧,٤٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٤٨١,٨٨
إجمالى عام وترانزيت	٢١٠٢,٧٠	٤٢٠,٣٢	٧٨٥,٨٢	٣٠٧,٦٩	١١٦,٨٩	٣,٥٨	٣٧٣٧,٠٠

بيان الصادرات

الكمية بالألف طن

البيـــان	الإسكندرية الدخيلة	بورسعيد والعريش	دميـــاط	السويس والأدبية	سـفاجا	نويبع	الإجمالى
بضاعة عامة	١٧٢,٤٠	٢٦,٩٤	٤٥,٦٦	٧٣,٩٥	٠,٣٦	١٣,٩٦	٣٣٣,٢٦
حاصلات زراعية	٠,٨٠	٢,٨٣	٥١,٣٥	٢١,٤٥	٠,٠٠	١٥,٢٣	٩١,٦٦
صب جاف	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٦٥,٣٧	٠,٠٠	٦٥,٣٧
أتربة وخامات معدنية	٤٥,١٠	٤٥,٣٤	٦٤,٦٠	٢٢,٠٠	٠,٠٠	٠,٣٢	١٧٧,٣٦
بضاعة ذات طبيعة خاصة	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٤١,٢٤	٠,٠٠	٠,١٢	٤١,٣٦
أسمدة وأملاح	٠,٠٠	١٢,٤٧	٦٩,٩٠	٣٢,١٣	٠,٠٠	٠,٠٠	١١٤,٥٠
صب سائل	٤٧٢,٦٠	٣٤,٢٤	٧,١٥	٠,٣٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٥١٤,٢٩
إجمالى عام	٦٩٠,٩٠	١٢١,٨٢	٢٣٨,٦٦	١٩١,٠٦	٦٥,٧٣	٢٩,٦٤	١٣٣٧,٨٠
ترانزيت	١٤,٠٠	٢٠٢,٠١	٢٣٦,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٤٥٢,٠٢
إجمالى عام وترانزيت	٧٠٤,٩٠	٣٢٣,٨٣	٤٧٤,٦٦	١٩١,٠٦	٦٥,٧٣	٢٩,٦٤	١٧٨٩,٨٢

عدد السفن الواردة

البيـــان	الأسكندرية الدخيلة	بورسعيد والعريش	دميـــاط	السويس والأدبية	سـفاجا	نويبع	الإجمالى
بضاعة عامة	٢٣٤	١٥٣	١٢٠	٢٨	٠	٠	٥٣٥
صب جاف	٢٨	٢	٩	٣	١	٠	٤٣
أتربة وخامات	١١	٤	٧	٠	١	٠	٢٣
بضاعة ذات طبيعة خاصة	٣٤	٠	٢٢	١٥	٠	٠	٧١
أسمدة وأملاح	٠	١٢	٩	٠	٠	٠	٢١
صب سائل	٣١	٠	٢	١٣	١	٠	٤٧
مولاس	١٠	٠	١	٠	٠	٠	١١
إجمالى	٣٤٨	١٧١	١٧٠	٥٩	٣	٠	٧٥١
ركاب	١١	٢٩	٠	١٧	٤٣	٩٦	١٩٦
أخرى	٧	٠	٠	٠	٠	٠	٧
إجمالى عام	٣٦٦	٢٠٠	١٧٠	٧٦	٤٦	٩٦	٩٥٤

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) المترددة على الموانى

البيـــان		الأسكندرية	بورسعيد	السويس	سفاجا	نويبع	الغردقة	شرم الشيخ	الإجمالى
عدد الركاب	قادمون	٣١٤٣	١٢٨١٧	٣٤٩٤	١٦٦٢٢	١٢٢٠٠	٤٤٤٦	٣٢٤٠	٥٥٩٦٢
	مغادرون	٣٨٦٠	١٣١٢٥	٣٤١٩	٢٠٧١٤	١٢٢٧٥	٣٢٠٨	٢٨٩٠	٥٩٤٩١
	الإجمالى	٧٠٠٣	٢٥٩٤٢	٦٩١٣	٣٧٣٣٦	٢٤٤٧٥	٧٦٥٤	٦١٣٠	١١٥٤٥٣

بيان بعدد الحاويات المتداولة

حاوية مكافئة ٢٠ قدم

المينـــاء	برسم البلد			الترانزيـــت			إجمالى عام
	وارد	صادر	جملة	وارد	صادر	جملة	
الأسكندرية	٢٦٨١٨	٢٤٣٠٧	٥١١٢٥	٧١	٥٨	١٢٩	٥١٢٥٤
بورسعيد	٤٥٦٨	٥٧٣٧	١٠٣٠٥	٢٠٦٢٣	١٨٨٨٨	٣٩٥١١	٤٩٨١٦
دمياط	٢٩٦٠	٤٦٢٤	٧٥٨٤	٢٤١٩٦	٢٢٦٥٦	٤٦٨٥٢	٥٤٤٣٦
السويس	٤٢٧٤	٢١٣١	٦٤٠٥	٠	٠	٠	٦٤٠٥
إجمالى عام	٣٨٦٢٠	٣٦٧٩٩	٧٥٤١٩	٤٤٨٩٠	٤١٦٠٢	٨٦٤٩٢	١٦١٩١١

وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١ - ٤٨٦٩٨٣٦
فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤





قاموس النقل البحري والتجارة الخارجية

سلسلة المصطلحات التجارية الدولية الجديدة " الإنكوتيرمز ١٩٩٠ " وقواعد تفسيرها (INCOTERMS 1990)

INTERNATIONAL COMMERCIAL TERMS

عرض وتقديم محاسب/ رجب حسن رجب - بإتحاد الموانى البحرية العربية

تسليم البضاعة خالصة النولون والتأمين البحري في ميناء الوصول

إلتزامات البائع

أ-١ توريد البضاعة طبقاً للعقد:

يورد البضاعة والفاتورة التجارية (أوما يعادلها من الرسائل الإلكترونية) على أن تكون البضاعة مطابقة تماماً لشروط عقد البيع ، وعليه تقديم شهادة بمطابقة البضاعة للشروط والمواصفات المتفق عليها فى عقد البيع إذا كان العقد ينص على ذلك

أ-٢: الأذون والتراخيص والمستندات الرسمية:

يقوم على نفقته وتحت مسئوليته باستصدار ترخيص تصدير البضاعة وأية أذون أخرى خاصة بتصدير البضاعة ، ويقوم بجميع الإجراءات الجمركية الضروية لعملية تصدير البضاعة .

أ-٣: عقد النقل وعقد التأمين:

*** بالنسبة لعقد النقل:**

يقوم على نفقته بالتعاقد على نقل البضاعة إلى ميناء الوصول المتفق عليه، وذلك عبر الطريق البحرى المعتاد بالنسبة للسفن العاملة فى البحار (أو السفن العاملة فى القنوات المائية الداخلية حسب الحالة) وعلى أن تكون تلك السفن من الطراز المستخدم عادة فى نقل البضائع المماثلة للبضاعة المتفق عليها فى العقد .

*** بالنسبة لعقد التأمين :**

يقوم على نفقته بالتأمين على البضاعة طبقاً لما تم الإتفاق عليه فى العقد، وذلك لصالح المشترى أو لصالح أى طرف له مصلحة فى التأمين على البضاعة، ويكون لأى منهما الحق المباشر أمام الشركة أو الجهة التى لديها التأمين على البضاعة . وعلى البائع أن يقوم بتزويد المشترى بشهادة التأمين أو بمذكرة التغطية التى حررت عند التأمين على البضاعة .

ويجب على البائع أن يتعاقد على التأمين لدى متعهدى التأمين أو شركات التأمين من ذوى السمعة الحسنة ، ولا يلتزم البائع إلا بإجراء التأمين طبقاً للحد الأدنى لشروط التأمين على البضاعة (التى نصت عليها مجموعة قواعد متعهدى التأمين بلندن) أو طبقاً لأية شروط مماثلة . وتتحدد الفترة الزمنية التى يغطيها التأمين طبقاً لما ورد فى البند (ب-٥) . وبناء على طلب المشترى وعلى نفقة المشترى، ويقوم البائع بالتأمين على البضاعة ضد مخاطر الحرب أو الإضرابات أو الإضرابات الشعبية أو السياسية إذا إقتضى الأمر . وهذا الحد الأدنى من شروط التأمين على البضاعة يجب أن يغطى قيمة البضاعة طبقاً لما تم الإتفاق عليه فى العقد بالإضافة إلى ١٠٪ من هذه القيمة (أى بنسبة ١١٠٪) وتحدد قيمة التأمين بالعملة التى تم على أساسها تحديد ثمن البضاعة فى عقد البيع .

أ-٤: تسليم البضاعة:

يقوم بتسليم البضاعة على ظهر السفينة التى تعاقد معها فى ميناء الشحن وفى الموعد المتفق عليه أو خلال الفترة المتفق عليها.

أ-٥: انتقال المسئولية عن المخاطر:

فى ضوء ما تقرر فى البند (ب-٥) يتحمل البائع بجميع مخاطر الفقد أو التلف التى قد تلحق بالبضاعة حتى لحظة تمام عبورها لحاجز السفينة فى ميناء الشحن المتفق عليه .

أ-٦: توزيع المصاريف :

فى ضوء ما تقرر فى البند (ب-٦) يقوم البائع بما يلى :

* تحمل جميع مصاريف البضاعة حتى لحظة تمام تسليمها طبقاً لما جاء فى البند (أ-٤) بالإضافة إلى دفع أجرة النقل والمصاريف الأخرى طبقاً لما جاء فى البند (أ-٣) بما فى ذلك مصاريف شحن البضاعة على ظهر السفينة ومصاريف تفريغ البضاعة فى ميناء الوصول والتى قد تكون مدفوعة ضمن أجرة النقل على سفن الخطوط المنتظمة .

* تحمل تكاليف الإجراءات الجمركية الرسمية اللازمة لعملية تصدير البضاعة ، بالإضافة إلى تحمل جميع الرسوم والضرائب وأية مصاريف رسمية أخرى تدفع بسبب تصدير البضاعة .

أ-٧: إخطار المشترى:

يقوم بإخطار المشترى بطريقة واضحة وكافية بأن البضاعة قد سلمت فوق ظهر السفينة ، وإخطاره أيضاً بكل البيانات المطلوبة لتمكين المشترى من اتخاذ إجراءات إستلام البضاعة فى ميناء الوصول .

أ-٨: إثبات التسليم، ومستندات النقل أو الرسائل الإلكترونية المماثلة :

ما لم يكن هناك اتفاق على غير ذلك، يقوم على نفقته بتزويد المشترى دون أدنى تأخير بمستندات نقل البضاعة إلى ميناء الوصول المتفق عليه .وهذه المستندات (مثل سند الشحن القابل للتداول، أو سند النقل البحرى غير القابل للتداول أو سند النقل عبر القنوات المائية الداخلية) يجب أن تكون خاصة بالبضاعة محل التعاقد ، وأن تكون مؤرخة بتاريخ يقع خلال الفترة المتفق عليها لإجراء الشحن ، وأن تكون صالحة لتمكين المشترى من إستلام البضاعة من الناقل فى ميناء الوصول ، وما لم يكن هناك اتفاق على غير ذلك تكون صالحة أيضاً لتمكين المشترى من بيع البضاعة أثناء نقلها وذلك بتظهير أو تحويل سند الشحن إلى المشترى الجديد أو بإخطار الناقل بذلك .

وإذا كان سند الشحن قد حرر من عدة أصول فيتعين على البائع أن يزود المشترى بمجموعة كاملة من السندات ، وإذا كان سند الشحن يحيل إلى مشارطة تأجير السفينة ، فيتعين على البائع أيضاً أن يقوم بتزويد المشترى بصورة طبق الأصل من تلك المشارطة . وإذا كان الطرفان (البائع والمشترى) قد اتفقا على التراسل الإلكترونى فيما بينهما ، ففى هذه الحالة يمكن استبدال السندات المشار إليها فى الفترة السابقة بما يماثلها من الرسائل المتبادلة طبقاً للنظام الإلكترونى لتبادل المعلومات .

COST,INSURANCE AND FREIGHT (CIF)

A THE SELLER MUST

A 1 Provision of goods in conformity with the contract

Provide the goods and the commercial invoice, or its equivalent electronic message, in conformity with the contract of sale and any other evidence of conformity which may be required by the contract.

A 2 Licences, authorisations and formalities

Obtain at his own risk and expense any export licence or other official authorisation and carry out all customs formalities necessary for exportation of the goods .

A 3 Contract of carriage and insurance

a) Contract of carriage

Contract on usual terms at his own expense for the carriage of the goods to the named port of destination by the usual route in a seagoing vessel (or inland waterway vessel as appropriate) of the type normally used for the transport of goods of the contract description.

b) Contract of insurance

Obtain at his own expense cargo insurance as agreed in the contract, that the buyer, or any other person having an insurable interest in the goods, shall be entitled to claim directly from the insurer and provide the buyer with the insurance policy or other evidence of insurance cover.

The insurance shall be contracted with underwriters or an insurance company of good repute and, failing express agreement to the contrary, be in accordance with minimum cover of the Institute Cargo Clauses (Institute of London Underwriters) or any similar set of clauses . The duration of insurance cover shall be in accordance with B.5. and B.4. When required by the buyer, the seller shall provide at the buyer's expense war, strikes, riots and civil commotion risk insurances if procurable. The minimum insurance shall cover the price provided in the contract plus ten per cent (i.e.110%) and shall be provided in the currency of the contract.

A4 Delivery

Deliver the goods on board the vessel at the port of shipment on the date or within the period stipulated.

A 5 Transfer of risks

Subject to the provisions of B.5., bear all risks of loss of or damage to the goods until such time as they have passed the ship's rail at the port of shipment.

A 6 Division of costs

Subject to the provisions of B.6.

* Pay all costs relating to the good until they have been delivered in accordance with A.4. as well as the freight and all other costs resulting from A.3., including costs of loading the goods on board any charges for unloading at the port of discharge which may be levied by regular shipping lines when contracting for carriage;

* Pay the costs of customs formailties necessary for exportation as well as all duties, taxes and other official charges Pay able upon exportation .

A 7 Notice to the buyer

Give the buyer sufficient notice that the goods have been delivered on board the vessel as well as any other notice required in order to allow the buyer to take measures which are normally necessary to enable him to take the goods.

A 8 Proof of delivery, transport document or equivalent electronic message

Unless otherwise agreed, at his own expense provide the buyer without delay with the usual transport document for the agreed port of destination.

This document (for example, a negotiable bill of lading, a non - negotiable sea waybill or an inland waterway document) must cover the contract goods, be dated within the period agreed for shipment, enable the buyer to claim the goods from the carrier at destination and, unless otherwise agreed, enble the buyer to sell the goods in transit by the transfer of the document to a subsequent buyer (the negotiable bill of lading) or by notification to the carrier.

When such a transport document is issued in several originals, a full set of originals must be presented to the buyer . If the transport document contains a reference to a charter party , the seller must also provide a copy of this latter document.

Where the seller and the buyer have agreed to coummunicate electronically, the document referred to in the preceding paragraphs may be replaced by an equivalent electronic data interchange (EDI) message .

FAIRTRANS

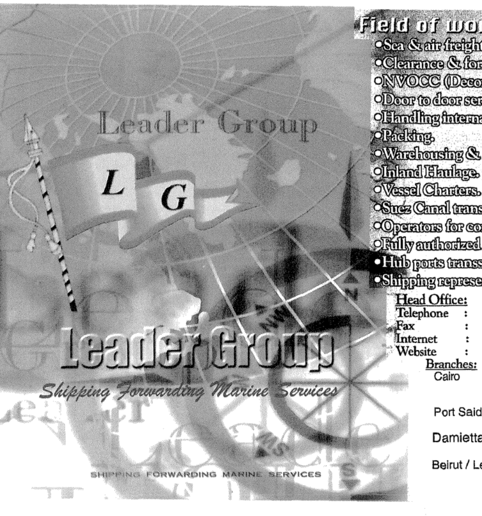


Marine, Trading & Forwarding S.A.E.



LINE	VESSEL		ETA PORT SAID	FROM	TO
EPIC SERVICE	SAF. VICTORY	2422	25/06/2002	NORTH EUROPE, ITALY	ARABIAN GULF, INDIA, PAKISTAN
	SAF. KIMLEY	2522	03/07/2002		
	EDINBURGH	2622	09/07/2002		
	CS CHAMPION	2722	19/07/2002		
EPIC SERVICE	CS INNOVATOR	2122	02/07/2002	ARABIAN GULF, INDIA, PAKISTAN	NORTH EUROPE, ITALY AND TRANSHIPMENT TO US, GULF AND SOUTH AMERICA
	IPEX EMPRESS	2222	09/07/2002		
	CONTI HARMONY	2322	14/07/2002		
	SAF. VICTORY	2422	21/07/2002		
OCEAN STAR	CS AUCKLAND	6202	30/06/2002	AUSTRALIA FAR EAST	ITALY NORTH EUROPE, US EAST COAST
	CGM LA TOUR	6212	11/07/2002		
	CGM MANET	6222	22/07/2002		
INDAMEX	INDAMEX NHAVA SHEVE	2120	28/06/2002	US EAST COAST	SRI - LANKA, INDIA
	INDAMEX LIBERTY	2121	05/07/2002		
	INDAMEX NEW DELHI	2122	12/07/2002		
	INDAMEX MALABAR	2123	19/07/2002		
MEDITERRNEAN	PONL LASPEZIA	2409	24/06/2002	AUSTRALIA , FAR EAST	ITALY FRANCE SPAIN
	PONL SAMARIA	2410	09/07/2002		
	PONL SCOTIA	2411	27/06/2002		
EUROPEAN SERVICE	CS NOBILITY	2017	30/06/2002	AUSTRALIA , FAR EAST	ITALY NORTH EUROPE
	CS OPTIMISM	2019	14/07/2002		
	CS VISION	2021	28/07/2002		

Fairtrans port Said (Head office)
Hassan Abdel Karim Tower
Ahmed Shawky and Elgomhoria street
P.O .Box 752
Tel(s) :.+ 20 66 326893 -326894 - 345776 - 345796
324962 - 337048
Fax (s) :.+ 20 66 324898 - 334896
Tlx (s) :. 63180-63150 FAIRT UN
General e- mail :fairtrans@bec-online.com
URL:www.fairtrans.com





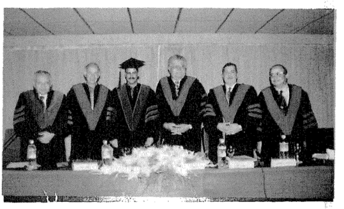
الباحث الربان السنوسى بلبع

يحصل على درجة الماجستير عن رسالته بعنوان

إقتراح نظام موحد لرقابة دولة الميناء

Proposed Harmonized Port State Control System Based On Acomparative Study Between Paris And Tokyo Memorandum Of Understanding

أول رسالة علمية تناقش موضوع حيوى جداً ويتم مناقشتة الآن بالمنظمة البحرية الدولية باعتبارها الجهة المسئولة عن الإتفاقيات الدولية البحرية سواء تنفيذ أو إصدار أو متابعة .. وهذا الموضوع هو توحيد معايير رقابة الدولة على الميناء وخاصة بعد تعدد مذكرات التفاهم التى وصلت الآن إلى ٨ ثمانى مذكرات تفاهم تغطى حوالى ١٢٥ دولة .. واتضح من الدراسة أن اختلاف معايير التطبيق قد يؤدى إلى إختلاف نتائج التطبيق بمعنى أنه يمكن إدانة سفينة فى إحدى المذكرات وتذهب لتزور ميناء مذكرة أخرى ولم تتعرض إلى الإدانة وهذا بالطبع سيؤدى إلى الإساءة إلى السفينة ومالكها وعلمها وأطراف أخرى كثيرة. لذا كان لابد من التفكير فى عمل نظام موحد وكان ذلك بأخذ المتشابهات فى المذكرات ودراستها والإتفاق عليها وأخذ الإختلافات وتم تضييق الفجوات بينهم وبذلك وصلنا إلى نظام موحد للتطبيق دون الميل إلى مذكرة عن الأخرى..



ربان/ محى الدين العشماوى - ربان/ عماد إسلام - اللواء/ هانى حسنى الأمين العام لرقابة دول البحر المتوسط على الموانى - الباحث/ السنوسى بلبع - د/ رفعت رشاد - د/ ناجى خير الله

محمد أبو شعيشع رئيس جمارك مصر

إنطلقت ثورة الإصلاح والجمارك الإليكترونية على الأبواب

فى ندوة الجمعية البحرية المصرية

كان الجو مشحوناً ومتوتراً .. الجميع يحمل فى نفسه شيئاً من النقد الذى يصل إلى درجة الهجوم .. صخب هنا وهمس هناك والقاسم المشترك هو الهجوم والنقد اللاذع الذي يصل إلى حد التجريح، الحدود الفاصلة بين الفضيحة والنصيحة تلاشت تماماً .. الزمان الساعة الثامنة من مساء يوم ١٢ / ٦ / ٢٠٠٠ المكان النادى السورى بالإسكندرية جميع الحضور تقريباً جاءوا لمهاجمة رئيس الجمارك أو لمشاهدة تلك الهجمات.. الجميع على قناعة بأن مشاكل مصر الإقتصادية سببها الجمارك.. الجميع على ثقة بأن تخلف الصادرات المصرية مرده إلى الجمارك الجميع على يقين بأن تطوير الجمارك هو نقطة الإنطلاق الأولى لإصلاح الإقتصاد المصرى عموماً وكان الجميع ينتظر الفرصة للقاء المسئول الأول عن اللف الجمركى داخل الحكومة المصرية (للفضفضة) و(المصارحة) من ناحية (والهجوم) و(الانتقاد) من ناحية أخرى بمجرد وصول الرجل إلى القاعة بدأ حديثه وكأنه يعلم كل ما يدور في أذهان الحضور فجاء حديثاً واضحاً صريحاً يحمل الكثير من النقد الذاتي البناء، كما استعرض سيادته محاور عدة يقوم عليها البناء الجمركى الحديث والمأمول.

دارت هذه المحاور التحديثية الإصلاحية حول تطبيق مفهوم الجمارك الإليكترونية حيث ميكنه الإجراءات الجمركية بطريقة فعلية ونهائية حتى يتم الإنتهاء من الإجراءات الجمركية وبالتالي الإفراج عن البضائع فى وقت قياسى لا يزيد عن ساعة ، كما أضاف سيادته بأن الجمارك بصدد الإنتهاء من نظام انهاء الإجراءات قبل وصول البضاعة إلى الموانى المصرية، وأضاف سيادته أن العديد من المشاكل الموجودة حالياً سيتم التغلب عليها من خلال سيطرة النظم الإليكترونية الحديثة على كارثة الإجراءات الجمركية، كما نوه سيادته إلى أن الإرتقاء بالعنصر البشرى هو أهم ما يشغله حالياً لأن تنمية العنصر البشرى هو حجر الزاوية لأية محاولات إصلاحية فى الجمارك لذلك وكما يقول أبو شعيشع تقدم مصلحة الجمارك بعمل دورات تدريبية شاملة فى الداخل والخارج من أجل النهوض بمستويات الأداء.

وتطرق سيادته إلى مشكلة التهريب الجمركى وأوضح أن تلك المشكلة تعد أخطر المشاكل المؤثرة بالسلب على الإقتصاد المصرى عموماً وعلى الصناعة المصرية على وجه الخصوص وقال أبو شعيشع أنه تم تشكيل لجنة عليا لإعادة النظر فى قانون الجمارك الصادر منذ ٤٠ عاماً حيث يتناول التطوير التشريعى ما حدث من تطور مثل النقل الدولى متعدد الوسائط وعلاقته بالجمارك وتم إعداد دراسة متكاملة مع وزير النقل والمجلس الأعلى للموانئ وسيطرح المشروع على مجتمع الأعمال لدراسته وإبداء الرأى فيه حتى يخرج معبراً عن إرادة المجتمع وسيتم دعم أسلوب الإستخدام والإعتماد الجمركى على النقل بالسكة الحديد وعن خطة الإصلاح أوضح سيادته بأنه قد تم إعتماد الخطط العريضة لخطة الإصلاح الجمركى بعد أن تم إعتمادها من الدكتور عاطف عبيد رئيس الوزراء والدكتور مدحت حسنين وزير المالية

— اللواء بحرى إبراهيم يوسف أبو سيد أحمد

نائب رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء بورسعيد يحصل على درجة الماجستير عن رسالته بعنوان

نحو إستراتيجية مصرية للوجيستيات نقل الغاز الطبيعى وفقاً لمتطلبات الأمن القومى

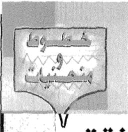


اللواء بحرى/إبراهيم يوسف أبو سيد أحمد نائب رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء بورسعيد يتوسط اللواء/محمود فهمى - أ.د/محمد عامر (محكم) - أ.د/فاروق ملش - أ.د/أحمد عبد المنصف - أ.د/شفيق ميرا - د/رفعت رشاد

حصل اللواء بحرى إبراهيم يوسف أبو سيد أحمد نائب رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء بورسعيد على درجة الماجستير بجدارة فى الرسالة التى قدمها بعنوان (نحو إستراتيجية مصرية للوجيستيات نقل الغاز الطبيعى وفقاً لمتطلبات الأمن القومى وأسرة تحرير مجلة إنترناشيونال تهنئ سيادته على هذه الرسالة القيمة والتى سوف تساهم فى عمل خطة قومية يتحقق بها إقتصادية إستخدام وإستغلال لهذا الغاز ولمنتجاته على المستوى المحلى والإقليمى والعالمى

وتتمنى لسيادته كل توفيق ونجاح

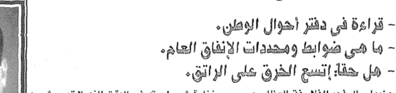




نشأت الديهي يكتب :

الموازنة العامة للدولة

أوراق مبعثرة ودفاتر ممزقة



- قراءة فى دفتر أحوال الوطن.
- ما هى ضوابط ومحددات الإنفاق العام.
- هل حقاً: إتسع الخرق على الراتق.

عندما سئل أحد الفلاسفة العظام عن سبب غزارة شعر لحيته فى الوقت الذى لا توجد شعره واحدة فى رأسه الصلعاء فرد قائلاً (غزارة فى الإنتاج وسوء فى التوزيع)
وعندما سئل أحد الساسة الأوروبين دور العرب فى النظام العالمى الجديد قال (العرب ظاهرة كلامية) وعندما سئل هيكل عن الخريطة المثلى للعمل الوطنى فى مصر قال "إن الوطن يعيش بلا جدول أعمال" وقال د/ حتحوت فى السياق نفسه " إن مستقبلنا يمر دقيقة بدقيقة ولا نرى أبعد من تحت أقدامنا".
لا أدرى لماذا قفزت تلك العبارات إلى ذهنى عندما كنت أتابع مناقشة البرلمان المصرى للموازنة العامة للدولة والمشروع الخطة الخمسية الخامسة حقيقة لقد قرأت بعناية التقارير التى أعدتها لجنة الخطة والموازنة والتى كانت المناقشات تدور حولها. وخرجت من تلك القراءة الدقيقة بحقيقة واحدة مفادها (أن الخرق قد إتسع على الراتق).

فى هذه الموازنة يصل حجم الإنفاق العام المقدر فى مشروع الموازنة الجديدة إلى ١٤١,٦ مليار جنيه فى حين كانت تلك النفقات فى الموازنة السابقة ١٢٦,٩ مليار جنيه بمعدل نمو قدره ١١,٧ ٪ وتقدر الموارد العامة المتاحة فى مشروع الموازنة الجديدة بنحو ١٢٤,٤ مليار مقابل ١١٧,٣ مليار جنيه فى الموازنة السابقة بمعدل نمو قدره ٦,١ ٪ وبناءاً عليه يتوقع أن يصل العجز الصافى فى مشروع الموازنة الجديدة إلى نحو ١٧,٢ مليار جنيه فى مقابل ٩,٦ مليار جنيه فى موازنة العام الماضى (غزارة فى الإعتمادات وسوء فى التوزيع) تلك المبالغ الضخمة المرصودة للنفقات العامة والتى كتبت الصحف الحكومية بأنها أضخم موازنة فى تاريخ مصر!! كيف يتم توزيعها على البنود المختلفة ما هى السياسة العامة التى تحكم تلك الإختيارات العامة هل تخضع بنود النفقات العامة لإستراتيجية محددة وخطط موضوعة وفق آليات محددة وقواعد ثابتة؟ أم تخضع عملية التوزيع إلى محددات أخرى لا هى إقتصادية ولا هى سياسية؟ الواقع ومن خلال استعراض بنود النفقات إتضح أن الأمر كله يخضع للأهواء والمصالح الشخصية وقوة الضغط وجماعات المصالح المختلفة لن أتعرض إلا لبند واحد من البنود وهو المخططات الواردة فى الموازنة لقطاعات الصناعة والبترول والتعدين حيث وضع متخذ القرار مبلغ ٥٥١,٨ مليون بنسبة ٠,٤ ٪ من إجمالى النفقات فى حين تم تخصيص مبلغ ١٢٠٢,٦ مليون بنسبة ٠,٨ ٪ من إجمالى النفقات لقطاع الإعلام والثقافة.



هل هناك فوضى مالية أكثر من هذا ؟ هل هناك أهواء شخصية أكثر من ذلك؟ هل هناك من يستطيع أن يمنطق ويعقل تلك الخزعبلات اللاإقتصادية واللاسياسية.

والمثير للدهشة والإستغراب أن اللجنة ذكرت فى معرض حديثها تلك العبارات البراقة "إن الرؤية المستقبلية تستهدف انتقال مصر إلى مجموعة الدول النامية ذات الدخل المرتفع تمهيداً لدخولها فى مجموعة الدول الصناعية"

حقاً إن العرب ظاهرة كلامية ليس أكثر من ذلك- كلمات براقة ورائعة ولكن .. كيف سنصل إلى تحقيق تلك الأهداف فى ظل تخصيص هذا المبلغ الهزيل لتطوير الإستثمارات الصناعية؟ هل الإعلام والثقافة أهم من الصناعة والبترول والتعدين؟ أين الأولويات فى بلد يحاول أن ينهض؟ هل يعقل يا سادة أن يتم تخصيص ٢/١ المخصص لقطاع الإعلام لقطاع الصناعة؟ أى عقل؟ وأى منطق؟ وأى خطة؟ وأى دراسة؟ بل وأى حكومة تلك؟ حقاً إننا نعيش بلا جدول أعمال وإن وجد الجدول فلن نلتزم بما ورد فيه هكذا نعيش وهكذا ستستمر الأحوال إلى أن يقضى الله أمراً كان مفعولا.

أنتقل بعد ذلك إلى نقطة الغليان فى هذا التقرير وهو موضوع (الديون) حيث تم تخصيص مبلغ ٣٨,٢ مليار جنيه لسداد فوائد وأقساط الدين العام، هذا الدين ينقسم إلى قسمين :

الأول: الدين المحلى ومبلغ ١٩٤,٨ مليار جنيه.

الثانى: الدين الخارجى ومبلغ ٢٧,٨ مليار دولار هذا يعنى أن الدين المحلى يمثل نحو ٥٤,٤ ٪ من الناتج المحلى الإجمالى.

وقد خصص الموازنة مبلغ ٣٨,٢ مليار جنيه لسداد فوائد وأقساط الدين العام، حيث أن هناك مبلغ ٢٦ مليار جنيه (فوائد) الدين المحلى و٧ مليار جنيه أقساط ذلك الدين!!

أرقام مفزعة ومرعبة وفاضحة فى نفس الوقت، الدين المحلى بلغ نسبة ٥٤,٤ ٪ هل هناك مصيبة أكبر من ذلك؟ الدولة تتحمل ما يصل إلى ٢٦ مليار جنيه سنوياً فوائد تلك الديون غير أصل القرض. ما الذى يحدث بالضبط؟ ما هى الحكاية يا سادة؟ حقيقة إننى فى ظل هذه الحكومة فقدت الثقة حتى فى نفسى! كلمات معسولة براقة متفاءلة! أرقام هلامية بالمليارات وجميعها فقاعات هوائية لا تملك تلك الحكومة إلا لغة التصريحات والتخصص الدقيق لها.

(تصريحات وردية) إنهم يعيشون فى واد والجماهير فى واد أخر تماماً رغم تعليمات القيادة السياسية الدائمة بضرورة تحرى الصدق والموضوعية فى تلك التصريحات.. يا سادة مصر أكبر من كل هؤلاء، والوطن سيبقى رغم أنف كل هؤلاء .. لكن الطريق شاق طويل ويحتاج إلى تضافر جميع الجهود.. يحتاج إلى كل كلمة مخلصة.. يحتاج إلى كل حبة عرق.

إنه يحتاج الكثير والكثير من أبناءه المخلصين والوضع الراهن جاد ودقيق هذه هى الحقيقة رغم كل التصريحات ورغم أنف قائليها وذيولهم . إننى على قناعة بأن الخرق قد اتسع على الراتق ولا حول ولا قوة إلا بالله.

International
Specified periodical international economic magazine
Puplished under license from Lebanese Ministry of Information by decree no.204/98
Editor consultant
Capt./ Assem Elsayed Ahmed
Editor in chief and manager incharge
Capt./ Hassan Mohyeldin Chaaban
Editor supervisor
Abdel Salam Elsayed Ahmed
Offices
Head Office
Lebanon Beirut
P.o.b (6461/14)
Tel / Fax : (+961)-(1)-(302836)
Mobile : (+961)-(3)-(954556)
Egypt - Alex.
51.Victor Amanuel St., 4th floor
appt.19.Smouha
Tel &Fax : (+ 2)-(03)-(4275117)
E-mail: assem355@hotmail.com
Seagull
Tel &Fax : (+2)-(03) 5745850/5710533
Suez
Capt.Ahmed Badawy
Tel-Mob. : (+2) - 0123184320
Abd El - Rehim Moustafa
Tel : (+2) - (062) -(578445)
Ismailiah
Mohamed Hussein Saleh
Tel : (+2) - (064) -(346081)
E-mail:fagr1@hotmail.com
Syria
Ibrahim Salim Deir Atany
Tel & Fax :(+963) - (43) - (711999)
Saudi Arabia - Jeddah
Tel :(+966)-(2)-(6369985)
Fax :(+966)-(2)-(6369459)
Emirates P.o.b.26882-Dubai
Shereif Salah Mokhtar
Mobile : (+971)-(6516520)
USA New York
Moh. Mahmoud El Moghazy
Tel :(+1)-(718)-(3819183)

الفـــن يـصنـع المعـجزات ويـنقـذ الحضارات

حوار : وسام غنيم

★ هل تتكرر معجزات القرن السادس عشر ؟

★ إستنساخ حجر رشيد.

★ أبناء مصر وعطاء لا يتوقف.

لم ولن يتوقف الفن والإبداع على عظماء الماضي بل ستزال مصر عطاءة بالفنانين العباقرة في جميع المجالات وها نحن الآن أمام فنانة رمز من الرموز المشرفة للفن التي أثبتت أن "الفن ما زال ينبض" رغم إختلاف الحياة المعاصرة عن الماضي إلا أن أبناء مصر لن يتوقفوا عن العطاء البناء الذي يهدف للإرتقاء بالفن والجمال في حد ذاته ويكرروا معجزات الماضي التي إعتقدنا يوماً "أنها لن تتكرر".

دكتورة/ عزة عبد المنعم الصبروتي

ومن هنا توجهت عدسة إنترناشيونال لتسلط الضوء على فنانة بارعة من أبناء الإسكندرية في مجال النحت والتصوير :

الإسم : عزة عبد المنعم الصبروتي

مواليد : الإسكندرية

حاصلة على : الدكتوراة من كلية الفنون الجميلة قسم تصوير وتعمل في مجال النحت والحفر والخزف .

– وعن المعارض التي شاركت فيها الفنانة التشكيلية ؟

أقامت حوالي ٣٨معرض شخصي وشاركت في ٥٠معرض جماعي داخل وخارج مصر.

أهم القضايا التي عبرت عنها بالأعمال الفنية :-

(١) قضية الألغام وكانت من أوائل الفنانين الذين عبروا بأعمالهم عن هذه القضية .

(٢) قضية الحروب بين الدول الكبرى وبين الدول الصغرى (الظلم) .

(٣) قضية الفساد .

وأخيراً :- عن أهم القضايا التي إهتمت بها قريباً وجذبت أنظار الجميع ببراعتها وبفكرها الناضج .

★ الفن وإنقاذ حضارة ★

– قضية أو موضوع إنتشال الآثار الغارقة عند الميناء الشرقي بالإسكندرية وذلك من خلال فاعليات البينالي الدولي السادس للخزف والتي شاركت فيه بعمل مركب يعبر عن هذا الموضوع والذي أذهل ببراعته جميع الفنانين العارضين والنقاد من كل أنحاء العالم .

فالفكرة رغم بساطتها ورغم بساطة العمل وبساطة التقنيات إلا أن فكرة التنفيذ كانت مبتكرة وجديدة فموضوع التماثيل الإغريقية داخل أحواض مائية ممزوجة بمواد خزفية تشبه رمال البحر بألوان متعددة ، ثم دفن أجزاء من هذه الأحواض الزجاجية في هذا الكم الهائل من الطين المحروق والملون على هيئة صخور ورمال متعددة الألوان والخشونة بدرجاتها المتفاوتة ودفن بعض التماثيل التي أظهرتها الفنانة وكأنها قدم عليها دهر طويل بل تحت الماء فأخذت عوامل التعرية والترسيب تلعب بها وتعبر الحبال المتدلية من العمل علي صورة إنتشال عمل ما من تحت الماء وخروجه إلى الشمس .

– وحصلت د/عزة الصبروتي على جائزة كبرى في هذا المعرض الدولي وهي جائزة الجمهور والنقاد والفنانين الذين تابعوا أعمال البينالي وأثبتوا أن هذا العمل أفضل الأعمال المعروضة في البينالي .

★ معجزة حجر رشيد في القرن الحادي والعشرين .

وتوجهنا بسؤال إلى د/عزة عن العمل العظيم التي قامت به وهو نسخة طبق الأصل من حجر رشيد كيف إستطاعت عمل ذلك ؟

أشارت الفنانة بأنها قبل الإجابة تحب أن تقدم نبذة بسيطة عن حجر رشيد هو عبارة عن لوح أسود صغير وجد تحت جدران إحدى القلاع القديمة بمدينة رشيد والذي ساعد في حل ألغاز اللغة الهيروغليفية القديمة حيث أثناء تفقد شامبليون العالم الأثري الفرنسي لإحدى الأماكن الأثرية بالمدينة الصغيرة وقف حائر أمام لوح مكتوب بثلاث لغات الهيروغليفية والديموطيقية واليونانية . كان الأمر سهلاً بالنسبة لليونانية ثم تليها الديموطيقية وعندما كان النص متكرراً في اللغتين كانت المفاجأة وهو حل رموز اللغة الهيروغليفية وكان ذلك اللوح ما هو إلا صك بيع أرض من شخص إلى آخر كان الملك بطليموس قد أهداه في القرن السادس عشر إلى كهنة آمون وبالتالي هذا الحجر ساعد بعد ذلك على قراءة كل ما على جدران المعابد وكل ما تركه الفراعنة من طلاسم ومن هنا قررت الفنانة عزة الصبروتي أن تكرم هذا الأثر العظيم بعمل نسخة ضخمة تليق بعظمة هذا الإكتشاف إرتفاعها ٣ أمتار وعرضها متران وسمكها ٤٥سم وهي من الحجر الأسود وعلى سطحها حفر باللغات الثلاث نسخة طبق الأصل من النسخة الأصلية الموجودة بالمتحف البريطاني في لندن وأهدت العمل لمكتبة الإسكندرية الحديثة ليكون مرجع تاريخي للباحثين عن هذا النوع من الثقافة التاريخية الأثرية . هذا العمل إستغرق حوالي ١٣ شهر من العمل الشاق على الحجر الجاف .

هكذا يعتبر معجزة بكل المقاييس أبدعتها لنا الفنانة عزة الصبروتي وأهدتها للحضارة المصرية لتثبت أن طالما وجد الفن الحقيقي المعجزات لن تتوقف .

وأخيراً :- تأمل د/عزة الصبروتي دوام النجاح والتقدم والإزدهار لمصرنا الحبيبة وأن تستطيع على قدر المستطاع أن توصل رسالة الفن الراقي إلى جميع أنحاء العالم

***

إطلالة على روائع الزمان...

حدائق الشلالات البحرية الأثرية

تحقيق ولاء حمزه

خطوة .. خطوة بدأت العروس تتزين وتتجمل وتنفض عن كاهلها غبار الإهمال .. بدأت العروس فى العزف على أوتار الملامح الجميلة التى تلاشت عبر الزمن . . إنها تتجمل وتستعد لإستقبال عشاقها فى عرس أبدى يتحاكاه الزمان ولا ينسى عبقة المكان.

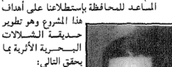
سيمفونية عمل رائعة تنطلق بعزائم الرجال الذين لا يعرفون إلا الإخلاص ولا يؤمنون إلا بالنجاح.

الجميع رفع شعاراً واحداً هو لا وقت للكلام فقد حان وقت العمل الجميع يعزف لحناً واحداً وعلى موجة واحدة " لحن الإخلاص وموجة حب على أرض الإسكندرية العريقة ".

ويأتى فى هذا السياق مشروع تطوير حدائق الشلالات الاثرية وإعادتها إلى ذاكرة الامة . . .

الهدف من المشروع

قام اللواء / عزت شعبان السكرتير العام المساعد للمحافظة بإستطلاعنا على أهداف هذا المشروع وهو تطوير حديقة الشلالات البحرية الأثرية بما يحقق التالى:





اللواء/عزت شعبان

١- الإرتفاع بكفاءة الحديقة وتعظيم إمكانياتها وتطوير خدماتها .

٢- المحافظة على مسطحاتها وتعظيم وإستغلال كافة مواردها

٣- التحكم فى رواد الحديقة بما يضمن منع الإستغلال السيئ لبعض مناطقها .

٤- إستغلال الحديقة بموقعها بوسط المدينة لتكون مركز إشعاع حضارى يتزامن تطويره مع الإستعداد لإفتتاح مكتبة الإسكندرية بما يمكن من ممارسة بعض النشاطات المفتوحة التى تواكب الإحتفال وتضيف بعداً حضارياً للمدينة .

الأعمال المشمولة بمشروع التطوير

وأشار اللواء / عزت شعبان إلى أنه أمكن إتمام الأعمال التالية فى إطار مشروع تطوير الحديقة كالآتى :

أولاً: أعمال تمت بمعرفة هيئات وجهات حكومية .

١- أعمال تمت بواسطة حى وسط الإسكندرية - إدارة الحدائق .

أ) تنسيق أعمال تجهيز المسطحات المطلوب زراعتها .

ب) زراعة توريدات النجيل والمزروعات المتبرع بها .

ج) متابعة رى وصيانة الأشجار والمزروعات المحافظ عليها والمستحدثة .

٥) رفع مخلفات التقليم من موقع الحديقة وكذا مخلفات الأعمال المدنية .

٢- أعمال تمت بواسطة المقاولون العرب (عثمان أحمد عثمان) - فرع الإسكندرية

أ) تركيب سور كريتال بإرتفاع ٢,٧٠م وبطول حوالى ٣٠٠م جهة شارع سوتر.

ب) تطوير وترميم دورة مياه للجمهور جهة شارع سوتر .

٣- أعمال تمت بمعرفة شركة توزيع كهرباء الإسكندرية - قطاع الإضاءة العامة :

أ) أعمدة الإنارة العامة بكامل الحديقة وكابلاتها .

ب) أعمدة الإضاءة الزخرفية حول داير البحيرة والمجرى المائى .

٤- أعمال تمت بمعرفة الإدارة العامة للميكانيكا والكهرباء .

أ) توصيلات الكهرباء لمخارج النوافير ومبنى الكافيتريا والمغذيات اللازمة لها .

ب) عمل مخارج إضاءة حول الآثار لعدد ٦ وحدات .

٥- أعمال تمت بواسطة الهيئة العامة للصرف الصحى .

- توريد الحمأة اللازمة لأعمال الزراعة .

٦- أعمال تمت بمعرفة منطقة وسط الدلتا - للآثار الإسلامية :

تركيب عدد ٦ كشافات لإضاءة الأثر .

٧- أعمال تمت بواسطة الشركة المصرية للإتصالات (سنترال المنشية وشركة ميناتل) :

تركيب عدد ٢ كابينة إتصال تليفونى

ثانياً: أعمال تمت برعاية عدة جهات خاصة كاهداء لمحافظة الإسكندرية

ومنها على سبيل المثال:

* أعمال تمت بواسطة متبرع تنفيذ الأعمال المدنية الإعتيادية .

(مجموعة الغنيمى للتجارة والمقاولات - الأستاذ / جمال عمر):

(١) ترميم وصيانة ورفع كفاءة الإنشاءات الموجودة بالحديقة وتشمل على :

- مبنى الكافيتريا والكوفى شوب شاملاً كافة المرافق .

- منطقة الخدمات خلف الكافيتريا والتى تم هدمها وإعادة بنائها كاملاً .

- مظلة مفتوحة بجانب مبنى الكافيتريا وتم هدمها وإعادة بنائها كاملاً .

- ترميم بحيرات المياه والأسوار المحددة لها.

(٢) نقل سور مكتبة وحديقة الطفل جهة شارع سوتر إلى شارع قناة السويس لمنع التعدى على الحديقة .

(٣) أعمال الموقع العام وشملت:

- تثبيت كراسى أسفل المظلات .

- عمل ممشى خرسانة عادية حول البحيرة

- تركيب وعمل بردورات لتحديد الموقع العام بالحديقة .

وهناك أيضاً العديد من الشركات قامت بتقديم الإهداءات لمحافظة الإسكندرية مثل شركة الخليج للإستثمار العقارى وشركة تك للهندسة والمقاولات ... إلخ .

اللمحة التاريخية

وأشار الأستاذ الدكتور/ طارق القيعى وكيل المجلس الشعبى المحلى للمحافظة ومستشار المحافظ للزراعة والتشجير وعميد كلية الزراعة - جامعة الإسكندرية إلى اللمحة التاريخية للحديقة وقال : إن حديقة الشلالات كانت الحديقة الوحيدة فى الإسكندرية منذ مائة عام وكانت توجد فى وسط المدينة وكانت تعتبر حينذاك المتنفس الوحيد لأهالى الإسكندرية حتى تم إنشاء حديقة انطونيادس علماً بأن انطونيادس لم تفتح للجمهور إلا منذ ٤٠ عاماً فقط .

الأستاذ الدكتور/ طارق القيعى

التصميم الفريد للحديقة

أما عن تصميم الحديقة الفريد من نوعه أستطرد د/ طارق القيعى حديثه وقال إنه نظراً لوجود التلال والبحيرة والشلالات حيث أعطاها ذلك طبيعة ساحرة ولكن للأسف تقلصت مساحتها من ٤٠ فدان إلى ١٦ فدان وكان يزرع منها فقط ٧ أفدنة حتى اليوم ولكن تم إعادة المساحة الخضراء بعد عملية التطوير الأخيرة وأصبحت المساحة الخضراء فى حدود ١٤ فدان .

أهم ما يميز الحديقة البحرية الأثرية

تحتوى الحديقة على كنز من النباتات الأثرية وهو نوع يسمى التين البنغالى ومن أهم الكنوز النباتية أشجار التين البنغالى حيث تتهدل الفروع وتتحول إلى بذور هوائية متدلية بشكل رائع حيث أن شجرة واحدة من هذه الأشجار فى البلاد الأوروبية أو الأمريكية تعتبر من أهم معالم المدينة أو الحى الموجود بها علماً بأنه توجد مجموعة من هذه الأشجار بالحديقة وبعد عملية التطوير تم عرض إستغلال كافيتريا بطريقة المزاد العلنى على الشركات المتخصصة العالمية على الأقل ٤ نجوم حتى يمكن الإرتقاء بمستوى الخدمات داخل الحديقة مع التأكيد على أنه سيستمر دخول الحديقة مجاناً للجمهور حسب تعليمات السيد المحافظ عبد السلام المحجوب لإتاحة الفرصة إلى الجميع لإرتياد الحديقة .

وترجع أهمية هذه الحديقة من الناحية الأثرية إلى أنها تضم جزءاً من أسوار الإسكندرية القديمة التى ترجع إلى العصر الإسلامى وأيضاً تضم هذه الأسوار طابية النحاسين مما يجعلها ذات أهمية سياحية .

حدائق الشلالات الأثرية مركز للإشعاع الثقافى .

كما سيقوم السيد اللواء المحافظ بتشكيل مجلس إدارة من أعضاء على مستوى عالى ثقافياً وعلمياً وفنياً لإدارة الحديقة وتطوير مفهومها من الناحية الثقافية والفنية والعلمية حيث يتم إعداد مناطق الحديقة لإقامة مهرجانات وأركان فنية وأدبية تحت مسمى أعلام ورموز الفكر والثقافة والفن والعلم من أبناء الإسكندرية ومنهم : سيف وانلى وسيد درويش ود/ أحمد زويل و د/ يوسف عز الدين عيسى وأحمد عثمان حيث سيتم تنظيم العديد من المنتديات الثقافية والأدبية والعلمية بهذه الأركان .

البرنامج المساحى لحديقة الشلالات بعد التطوير

م	عناصر وحيزات المشروع	المساحة بالفدان	المساحة بالمتر المسطح	النسبة المئوية
١	المسطحات المائية	٠,٩٠	٢٧٢٥م٢	٥٪
٢	المبانى والخدمات والأثر	٠,٦٥	٢٧٠٧م٢	٤٪
٣	ممرات وطرق المشاة	١,٣٥	٥٦٩٨م٢	٨٪
٤	المسطحات الخضراء			
	- النجيل	١٣,٤	٥٦٣٤٥م٢	٧٩٪
	- المزروعات والشجيرات	٠,٧	٢٩٢٥م٢	٤٪
	الإجمالى	١٧ فدان	٧١٤٠٠م٢	١٠٠٪

وهذا الإنجاز يوضح لنا مدى أهمية هذه الشلالات البحرية الأثرية وضرورة المحافظة عليها حتى يستكمل سحر وروعة ورونق مدينة الأسكندرية العالمية عروس البحر.

دليل المرآه للحد من تلوث الهواء



أولاً: المنزل فيجب مراعاة الآتى :

* تخصيص مكان به هواء متجدد بمعزل عن باقى أجزاء المنزل للتدخين
* رفع الزجاج من الشبابيك والبلكونات ووضع طبقه من السلك بدلاً منه على أن يوضع الزجاج نفسه فى برواز خشبى يفتح أو يغلق من الداخل حسب الرغبة وبذلك يكون السلك هو الطبقة العازلة الدائمة بين البيئة الخارجية وبين المنزل .
* الحد من إستخدام المبيدات الحشرية إلا فى الضرورة القصوى وعدم غلق النوافذ بالكامل أثناء رش مبيدات الحشرات الطائرة وترك الزجاج فقط مفتوحاً مع غلق الشيش علماً بأن طبقة السلك تحد كثيراً من دخول الحشرات الطائرة .
* وضع النباتات الخضراء داخل الصالات والبلكونات حيث تعمل كرئة لتنظيف هواء المنزل بالإضافة إلى إدخال الشعور الجمالى عند أفراد الأسرة
* عند تنظيف السجاجيد والأرض والأثاث تجنبى عمليات الكنس الجاف أو نشر السجاجيد فى البلكونات حيث يؤدى ذلك إلى تعرضك إلى أخطار الغبار والأتربه وما تحتويه من جراثيم الأمراض ويمكنك الأستعاضة عن ذلك بمسح السجاجيد والأثاث المتجد بفوطه منداه بالمياه .
* احرصى على إزالة الجرائد والأوراق غير المستخدمة وكل ما هو غير مستخدم أولاً بأول حتى لا تتولد الحشرات والأتربة داخل المنزل نتيجة تراكمها .

ثانياً: للحد من تلوث الطعام :

- أحرصى على تخصيص سكين معين لتقطيع اللحوم لا يستخدم مطلقاً فى تقطيع خضار السلطه إلا عندما تغسل السكين جيداً بالماء الساخن والصابون .
- أحرصى على منع إستخدام العبوات البلاستيك فى تبريد المياه أو المشروبات داخل الثلاجة لأنها تساعد على تراكم الرواسب داخلها .
- للحد من تأثير عنصر الألومنيوم الضار جداً لتأثيره التراكمى بالمخ والأعصاب والكلى يمكنك إستخدام الأوانى المصنوعة من " الستانلس ستيل" فى تحضير الأطعمة المستخدم فى أعدادها الأحماض مثل الخل والليمون .
- أحرصى على إختيار أسماك المياه المالحه وأبتعدى عن أسماك المياه العذبة لأرتفاع معدلات التلوث بالمبيدات وأثار المعان الضارة بها .
- أحرصى على تقديم اللبن المغلى الطبيعى أو العصائر الطبيعية الطازجة لأطفالك بدلاً من المياه الغازية للإبتعاد عن كثير من الأمراض.
- عند شرائك الأغذية المعلبة أحرصى على التأكد من تاريخ صلاحية العلبة وعدم شراء العلب ذات النتوءات الواضحة وغير السليمة المظهر وهذا معناه وصول تركيزات من المعادن الضارة إلى الغذاء المحفوظ للتشوه الداخلى للطبقة العازله وعدم إستمراريتها .

نصائح ذهبيه للبشره الدهنيه:

- **للعناية ببشرتك الدهنية أولاً :** يجب حمايتها من أشعة الشمس والقيام بغسيلها عدة مرات يومياً مستخدمة صابون طبى من نوع جيد سائلاً أو صلباً يحتوى على مطهر مع مراعاة عدم وضع أى طلاءات تجميليه أثناء النهار حتى لا تصاب البشرة بأضرار سلبية نتيجة لإرتفاع درجات الحرارة وأزدياد نسبة الرطوبة .
- لابد بالعناية المستمرة بحماية البشرة وترطيبها بإتباع الأتى :

دمج (أ) عدد ٢ خياره متوسطه

ب) ٢ كوب لبن بودره

يغسل الخيار ويقطع ويضرب بالخلاط يضاف إليه مقدار اللبن الجاف ويمزج جيداً يتم عمل قناع الوجه والرقبة والأجزاء الملتهبة الناتجة عن أشعة الشمس فتعمل على ترطيبها ، تشطف بعد ١٥ - ٢٠ دقيقة

تمارين الكره المطاطيه .. لتقوية الأذرع

(١) قفى أمام حائط أو جذع شجره إن كنت تحبين ممارسة الرياضة وسط الطبيعة .

(٢) أميلى بجسمك إلى الأمام بحيث يكون على إستقامة واحده مع الحفاظ على الظهر مستقيماً و البطن مشفوطة والأرجل متباعده قليلاً .

(٣) أرفعى ذراعيك إلى مستوى الأكتاف وأديرى كفيك إلى الخارج بحيث تكون أصابع اليدين متلامسة ، واضغطى بهما على كرة مطاطيه فى مقابلة الحائط .

(٤) أضغطى بقوة شديدة على الكرة مع ثنى الكوعين ثم أرتدى بجسمك بقوه وبسرعة إلى الخلف .

(٥) كررى التمرين ثلاثة مجموعات على أن تكون المجموعة الأولى من ١٠ عدات و الثانية من ١٥ والثالثة من ٢٠ مع التوقف للراحة بين المجموعات ما بين ٢٠-٣٠ ثانية.

ملحوظة :

- الشهيق مع ثنى الكوعين والزفير مع فرد الذراعين

منوعات إنترناشيونال

حدث فى مثل هذا الشهر يوليو :

* ١١٨٧ هزم صلاح الدين الصليبيين فى موقعة حطين
* ٩٦٩ فتح جوهر الصقلى مصر
* ١٩٠٥ توفى الإمام الشيخ محمد عبده
* ١١٩١ سقطت عكا فى أيدى الصليبيين
* ٦٢٢ بدء التقويم الهجرى (أول محرم سنة ١هـ)
* ١٩٦٥ توفى الممثل حسين رياض
* ١٩٦٩ نزل أول إنسان أمريكى على ظهر القمر (نيل أرمسترونج)
* ١٩٣٢ توفى شاعر النيل حافظ إبراهيم
* ١٩٥٦ تأميم قناة السويس

حكمة العدد :

لراحة ضميرك : إعترف بأخطائك . . ولنفسك أولاً

من دائرة المعارف :

"Absence makes the heart grow Fonder"

أى البعد يزيد القلب ولعاً ويرجع هذا المثل إلى عام ١٨٥٠م ويقابله المثل العربى القائل " الهوى من النوى" ومعناه إن البعد يورث الحب لأن الإنسان يل مايراه كل يوم وهو يتعارض مع المثل الإنجليزى بعيد عن القلب بعيد عن البال :- "Out of sight ,Out of mind"

برج السرطان (٢١ يونيو - ٢٢ يوليو)

مشاهير هذا البرج : الملك الحسن الثانى - الملك هنرى الثامن - يوليوس قيصر.

أشياء تجلب لأصحابه السعادة : أفضل الأيام : الإثنين ، **اللون المفضل** الأزرق الفاتح، **الأحجار الكريمة** : الياقوت ، الحب الكبير من مواليد الثور والجدى ، **شيء يتفاءل به**: زجاجة عطر صغيرة .

مبدأ أصحابه فى الحياة: " إعمل ليومك كأنك تعيش أبداً ... وأعمل لأخرتك كأنك تموت غداً"

رجل برج السرطان: محافظ ناجح وتقليدى وهو من النوع النادر من الرجال فهو رقيق لا تتذوق معه طعم الملل فهو كثير المغامرات والتنقلات والمفاجآت وهو شديد التعلق بأمه شغوفاً بها فى مرحلة طفولته وهو يبحث عن المرأة التى يطمئن لها قلبه حيث أنها تكون الأم البديلة ويجب أن تكون محبوبته مضحيه من أجله وهو مرهف الإحساس تجاه الجمال ويعشق الجو الرومانسى الهادىء يرجع هروبه من الإفصاح عن حبه إلى أنه لا يجيد أساساً أساليب التعبير

إمرأة برج السرطان : صاحبة الصدق فى الحب والحياه وسلاحها قوة شخصيتها وتكرس كل حياتها لمن تحبه وهى إمرأه موهوبة وسيدة منزل من الطراز الأول ذكائها يضمن لها زوجها وهى إمرأه حساسة ورقيقة وعصبية ولطيفة ومستبدة عادلة وظالمة كل هذه المتناقضات فى إمرأه واحدة وتجرى ممزوجة بدمائها فى شرايينها وتظهر أياً منها حسب الظروف والحالة ويؤلمها الخداع وقد يجعلها تطلب الوحدة والإنعزال وهى تفتش فى الحب عن الآمان وعن عاشق فنان مثلها وإن وجدته أخلصت له .

من علوم الدين :

* إسم إبنتى النبى اللتين تزوجهما عثمان بن عفان : رقية وأم كلثوم
* كليم الله هو سيدنا موسى أما النبى الذى لقب بالذبيح:إسماعيل عليه السلام
* الصحابى حامل الراية فى يوم اليمامة : زيد بن الخطاب
* السيدة التى روت أكثر أحاديث الرسول : السيدة عائشة بنت أبى بكر
* تم ذكر كل من لفظى الدنيا والآخرة فى القرآن الكريم بأعداد مرات متساوية ١١٥ مرة لكل منهما

همسات :

* لا الدموع تكفى .. ولا الأيام تنسى :- رحيل صديق مخلص
* أعرف من يحبوك وحاول مع من يكرهوك
* من وضع نفسه دون قدره .. رفعه الناس فوق قدره
* الحب هو : أن تحتاج إلى شخص واحد فى كل هذه الدنيا
* إختر الرفيق قبل الطريق.

من علوم الأكتشافات والإختراعات

* المكتشف الحقيقى للأكسجين :- بريستلى
* مخترع العدسات ذات البعدين :- بورش
* مكتشف قانون الجاذبية :- إسحق نيوتن
* مخترع أول ماكينة خياطة :- ولتر هنت

هل تعلم

* لون الفيروز أزرق اللون بينما لون الزمرد أحمر اللون
* تعرف المنظمة العربية للتربية والعلوم والثقافة : أليسكو
* الوظيفة الأصلية للفنان دريد لحام : أستاذ جامعى (كيمياء)

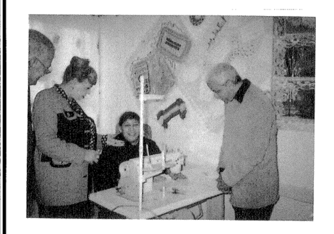
من عالم الفلك :

* يساوى اليوم فى كوكب عطارد :- ٥٩ يوماً أرضياً
* يطلق على النجم الذى له ذنب أو ذيل :- المذنب
* أقرب النجوم إلى الأرض :- الشمس
* إكتشف كروية الأرض :- ماجلان

من عالم الحيوان :

* أكبر حيوان فى البر والبحر هو الحوت الأزرق
* فترة النوم فى العادة لدى الماعز حوالى ٨ ساعات
* من أكبر الأسماك : حوت القرش

الجهود الذاتية
فى خدمة متحدى الإعاقة



حرص علاء عبد الخالق وكيل وزارة الشئون الإجتماعية بالإسكندرية على ضرورة القيام بزيارات متكررة لمركز الوفاء لمتحدى الإعاقة وحرص على متابعة خطوات التطوير فى أساليب التعليم والتأهيل وكان فى إستقباله فهمى أبو يوسف رئيس مجلس الإدارة والأمين العام للإتحاد الإقليمى للجمعيات والهيئات والسيدة وداد شلبى نائب رئيس مجلس الإدارة وأعضاء مجلس الإدارة.

صور من أرشيف المجلة





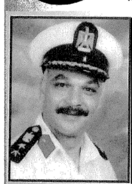
السيدة وداد شلبى فى لقاء مع سيادة المهندس أحمد الليثى محافظ البحيرة أحد الأعضاء الروتاريين فى إجتماع بدار أخبار اليوم .



فى إحتفال بإحدى الجمعيات النوبية تكريماً لها بمناسبة قيامها بتخصيص قطار من الإسكندرية إلى أسوان مباشرة فى الأعياد والمناسبات القومية لأبناء النوبة حتى الآن وذلك بموافقة المهندس سليمان متولى وزير النقل والمواصلات والنقل البحرى آنذاك

الربان / محمد مجدى عبد الرحيم القاضى
يحصل على درجة الماجستير بالرسالة المقدمه منه بعنوان:

مقترح إنشاء ميناء رشيد البحرى فى سلسلة الموانئ المصرية على البحر المتوسط ... رؤية مستقبلية



حصل الربان محمد مجدى عبد الرحيم القاضى على درجة الماجستير بجدارة فى الرسالة المقدمة منه بعنوان (مقترح إنشاء ميناء رشيد البحرى فى سلسلة الموانى المصرية على البحر المتوسط - رؤية مستقبلية)

وأسرة تحرير مجلة إنترناشيونال تتقدم بالتهنئة الخالصة لسيادته وتتمنى له دوام التقدم والنجاح وفيما يلى مستخلص البحث:

مشروع إنشاء ميناء جديد بالقرب من مدينة رشيد بمنطقة خليج أبى قير ليس الغرض منه مواجهة الزيادة فى حجم التجارة المصرية وتفعيل دور النقل النهرى من خلال فرع رشيد فقط ولكن أيضاً بغرض الحصول على كثير من الإستثمارات التى تعمل على زيادة الدخل القومى المصرى.

ومشروع الميناء الجديد من مشروعات البنية الأساسية للدولة التى ستكون دعماً لإستراتيجية طويلة الأجل تستهدف للعشرين سنة القادمة (حتى عام ٢٠٢٢) بفتح مجالات جديدة تتيح فرص عمل للشباب والإرتقاء بقدراته على مواجهة التحديات الراهنة والمستقبلية . من خلال التوسع والخروج من الدائرة المغلقة إلى رحاب الوطن الفسيح بإستخدام المناطق التى تتسم بالبدائية. لأن عدم الإقتراب من مثل هذه المناطق يجعلها جزءاً مهملاً لسنوات قادمة ويحد من تعميرها، ولا يتحقق النمو الإقتصادى والإجتماعى لها.

وقد ناقشت هذه الدراسة العلمية أهمية إنشاء ميناء جديد بالقرب من مدينة رشيد ليصبح رافداً مهماً من روافد الدولة والتوسع فى آفاق التنمية وإستغلال الإمكانيات المتاحة على أرض الوطن والإستفادة من كل الثروات الكامنة فيه. وقد تم مناقشة ذلك من خلال بحث الموضوعات الآتية:

★ ملامح تطور النقل البحرى العالمى .
★ عدم إمكانية التوسع الأفقى فى مينائى الإسكندرية والدخيلة مع إبراز الأهمية النسبية لهما بالنسبة للموانئ المصرية الواقعة على البحر المتوسط.
★ زيادة الطلب على الموانئ المصرية مستقبلياً وحتى عام ٢٠١٧ .
★ الأهمية الإقتصادية والإجتماعية لموقع الميناء الجديد.
★ الأهداف المحققة من إنشاء موانئ مصرية جديدة.

مؤسسة محمد رشيد للتنميه الثقافية والإجتماعية (مركز الفنون)

تقيم حفل الباليه

تقدمه فرقة باليه كلاسيكيات مصرية

GROUP BALLET CLASSICAL OF EGYPT

برعاية السيدة / حسنة رشيد و إشراف خبيرة الباليه الدكتورة / سمية فريد

أقامت مؤسسة محمد رشيد للتنمية الثقافية والاجتماعية (مركز الفنون) برعاية السيدة حسنة رشيد حفل باليه كلاسيكيات مصرية بإشراف الدكتورة سمية فريد وذلك على مدى يومين متتالين الجمعة والسبت ٢١، ٢٢ /٢٠٠٢/٦ . وكان جميع الحضور على موعد مع الفن الرفيع الراقى وسط حشد من صفوة المجتمع من رجال الفن والفكر والصحافة والسياسة ورجال الأعمال وأولياء أمور زهرات الفرقة.

ومما هو جدير بالذكر المجهود الرائع المتميز الذى قامت به الدكتورة سمية فريد والذى تألقت فيه بناتها وخلق جواً من الإبهار والإبداع والتميز شعر به الجميع وترجمته عيونهم التى امتلات بالسعادة.

رقصة ثنائية اداء سارة رستم وسليمان الشيخ
موسيقى آدام

رقصة هندية (پيار محبات) اداء المجموعة



رقصة صولو اداء نور هشام فودة
موسيقى تشايكوفسكى

رقصة للمجموعة موسيقى Pizzicatino

دكتورة سمية فريد تتوسط المجموعة





رقصة للمجموعة من باليه كسارة البندق موسيقى تشايكوفسكى

تصوير بدوى



في حفل بهيج ضم الأهل والأصدقاء، تم عقد قران المهندس / أحمد محمد عيسى بشركة الإسكندرية للبترول على الآنسة / علياء بشركة EMS (مجموعة أميرال) كريمة رجل الأعمال فاروق عباس.

وأسرة تحرير المجلة تهنئ العروسين وأسرتيهما بالقران المبارك.

وتتمنى لهما مستقبلاً سعيداً وحياة هانئة.



أجمل أضواء لمؤسس فرقة الدراويش

في أمسية رائعة احتفل الربان محمد درويش والسيدة ناريمان حرمه بخطبة شرويت كريمتة إلى النقيب بحرى محمد أحمد إبراهيم خليل حيث أقيم حفل كبير بالمحروسة حضره عدد كبير من الشخصيات العامة ورجال النقل البحرى .

والربان محمد درويش هو مؤسس فرقة "الدراويش" الشهيرة التى كانت تمثل أحد الجوانب الفنية وشارك فى العديد من الأفراح وتقاسم البطولة مع نجمات ونجوم السينما المصرية إلا أن حياة البحرية إجتذبته وأبعدته عن الأضواء ..

ولكن كانت أضواء "شيرويت" وخطيبها محمد أحمد إبراهيم خليل هى أجمل أضواء عرفها الفنان محمد درويش وحرمه السيدة ناريمان درويش

ألف مبروك

مجتمع إنترناشيونال

مبروك النجاح

منة الله سعيد تهنئة بالنجاح وعيد الميلاد



يارا سامح الدسوقى ٩ سنوات بمناسبة نجاحها فى الصف الثالث ٩٨٪



عبد الرحمن مجدى تهنئة بالنجاح وعيد الميلاد



مؤمن مجدى تهنئة بالنجاح وعيد الميلاد



ديانا مجدى حلمى البسيونى ٤ سنوات بمناسبة حفل المدرسة



يسرا سامح الدسوقى ٥ سنوات بمناسبة عيد ميلادها



نسرين محمد توفيق ٩ سنوات بمناسبة نجاحها فى الصف الثانى



تهنئة من الأعماق إلى الأمورة جوى من ماما شيرين وبابا إيهاب



من ماما نادية وماما سهى والأبناء أمنية وأميرة ومنى إلى شيماء محمد عبد المحسن إهداء رقيق بمناسبة عيد الميلاد والنجاح



عيد ميلاد سعيد



مروان ومحمد صلاح منصور يحتفلان بعيد ميلادهما سوياً



كريم محمد محمود بمناسبة عيد ميلاده الرابع



حبيبة حمدى مبروك ٢٣ / ٩ / ٢٠٠٠



تهنئة من ماما وبابا ياسر حسين بمناسبة عيد ميلاد الأمورة إسراء



عبد الرحمن رضا شكرى
أحمد رضا شكرى


FRIENDS
Gift Shop
Gift Shop
Friends
FRIENDS
Gift Shop
TEL :203-5457696
MOB:012-2185218





WE CARRY YOUR CONFIDENCE

INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

E.S.Co



The pulse of goods around the world, all day and all night

With the largest fleet of container ships connected to a worldwide network of trucks and trains, APL can be relied on to move your goods around the world

Dubai Regional Office:

Telephone: (01) 521304

Suez Office:

Adabia Port

Tel. & Fax: 2- (062)-360440, 360441

Cairo Office:

5, Farid St., Heliopolis

Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591
4141592, 4141593

Fax: 2-(02) - 4141885

Alexandria Office :

10, Romanian Museum St.,
Al Messalah- Attareen

Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)

Fax: 2-(03)- 4805786

Port Said Office:

21, Al Gabrty St.

Tel: 2-(066)- 352940, 352941
352942

Fax: 2- (066)- 352943

